DUCATI MONSTER

MONSTER S2R 1000

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde

800-553066

Buon divertimento!

Note

La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione

Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

Indicazioni generali 6
Garanzia 6
Simboli 6
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7
Guida a pieno carico 8
Dati per l'identificazione 9

Comandi per la guida 10
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10
Cruscotto 11
Funzioni delle unità LCD 12
Il sistema immobilizer 14
Chiavi 14
Code card 15
Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 16
Duplicazione delle chiavi 17
Interruttore d'accensione e bloccasterzo 18
Commutatore sinistro 19
Leva comando frizione 19
Commutatore destro 20
Manopola girevole comando acceleratore 20
Leva comando freno anteriore 21
Pedale comando freno posteriore 22
Pedale comando cambio 22
Registrazione posizione pedale comando cambio 23
Registrazione posizione pedale comando freno posteriore 24

Elementi e dispositivi principali 25
Posizione sul motociclo 25
Tappo serbatoio carburante 26
Serratura sella e portacasco 27
Cavalletto laterale 28
Registri di regolazione forcella anteriore 29
Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 31
Variazione assetto motociclo 33

Norme d'uso 35
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 35
Controlli prima dell'avviamento 36
Avviamento motore 37
Avviamento e marcia del motociclo 39
Frenata 40
Arresto del motociclo 41
Rifornimento carburante 41
Parcheggio 42
Accessori in dotazione 43

Operazioni d'uso e manutenzione principali 44
Rimozione della vestizione 44
Sollevamento serbatoio carburante 45
Sostituzione del filtro aria 46
Controllo livello fluido frizione e freni 47
Verifica usura pastiglie freno 48
Lubrificazione delle articolazioni 49
Regolazione del cavo comando acceleratore 50
Carica della batteria 51
Tensionamento della catena trasmissione 52
Lubrificazione della catena trasmissione 53
Sostituzione lampadine luci 54
Orientamento del proiettore 58
Pneumatici 59
Controllo livello olio motore 61
Pulizia e sostituzione candele 62
Pulizia generale 63
Lunga inattività 64
Avvertenze importanti 64

Caratteristiche tecniche 65
Ingombri (mm) 65
Pesi 65
Rifornimenti 66
Motore 67
Distribuzione 67
Prestazioni 68
Candele d'accensione 68
Alimentazione 68
Freni 69
Trasmissione 70
Telaio 71
Ruote 71
Pneumatici 71
Sospensioni 71
Impianto di scarico 72
Colori disponibili 72
Impianto elettrico 72

Promemoria manutenzioni periodiche 76

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante

Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nelle apposite maniglie del telaio sotto la sella.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

I

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
390 Kg.

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 59 e che risultino in buone condizioni.

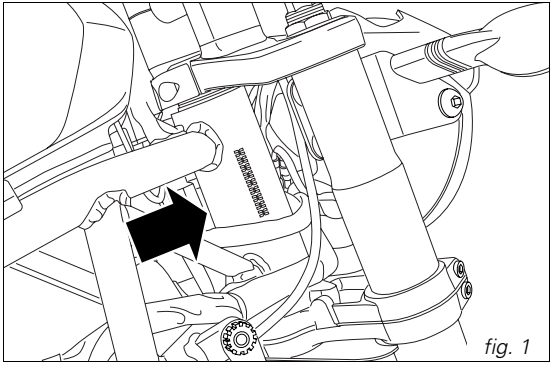


fig. 1

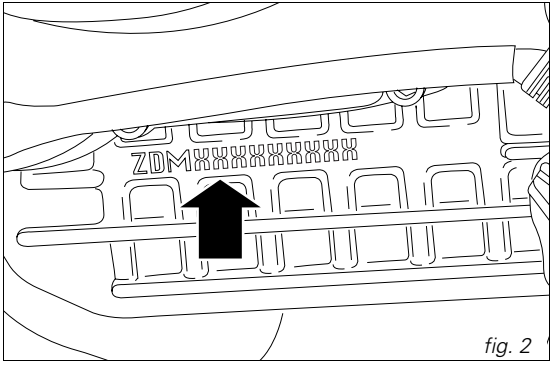


fig. 2

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di d'identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo

(fig. 3)

1) *Cruscotto.*
2) *Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.*
3) *Commutatore sinistro.*
4) *Leva comando frizione.*
5) *Commutatore destro.*
6) *Manopola girevole comando acceleratore.*
7) *Leva comando freno anteriore.*
8) *Pedale comando cambio.*
9) *Pedale comando freno posteriore.*

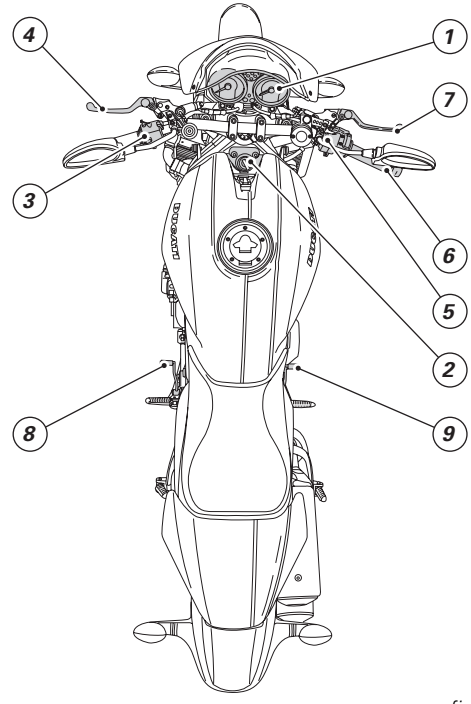


fig. 3

Cruscotto *(fig. 4)*

1) ***Spia proiettore abbagliante*** ***(blu)****.*
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) ***Spia indicatori di direzione*** ***(verde)****.*
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

3) ***Spia riserva carburante*** ***(gialla)****.*
Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 3 litri di carburante.

4) ***Spia folle N (verde)****.*
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) ***Spia pressione olio motore*** ***(rossa)****.*
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su ***ON****, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.*
Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

6) ***Spia giallo ambra***
Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Note
Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) ***Spia EOBD*** ***(giallo ambra)****.*
Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).

8) ***Tachimetro*** *(km/h).*
Indica la velocità di marcia.

a) ***LCD (1):***
- ***Contachilometri*** *(km).*
  Indica la distanza totale percorsa.
- ***Contachilometri parziale*** *(km).*
  Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

9) ***Contagiri*** *(min^{-1}).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) ***LCD (2):***
- ***Orologio***
- ***Temperatura olio***

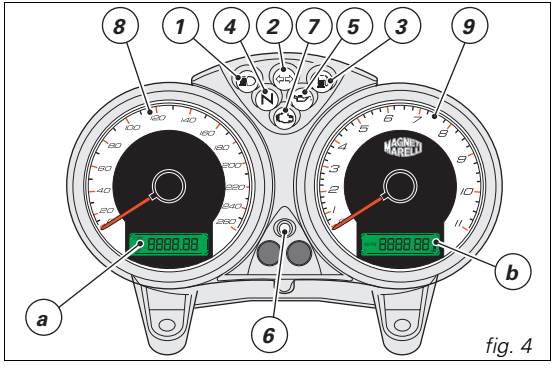


fig. 4

I

Funzioni delle unità LCD

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un Check di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) vedi (fig. 5 e fig. 6).*

Funzioni dell'unita LCD (1)

*Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.*

Azzeramento contachilometri parziale

*Tenendo premuto il pulsante (A, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).*

Funzioni dell'unita LCD (2)

*Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave **ON** si visualizza l'orologio e la temperatura dell'olio.*

Regolazione orologio

Premere il pulsante (B, fig. 6) per almeno 2 secondi. Regolare AM/PM premendo il pulsante (A, fig. 6). Premere il pulsante (B) per passare alla regolazione dell'ora. Premere (A) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (B) per passare alla regolazione dei minuti.
Premere il pulsante (A) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (B) per uscire dal modo di regolazione.

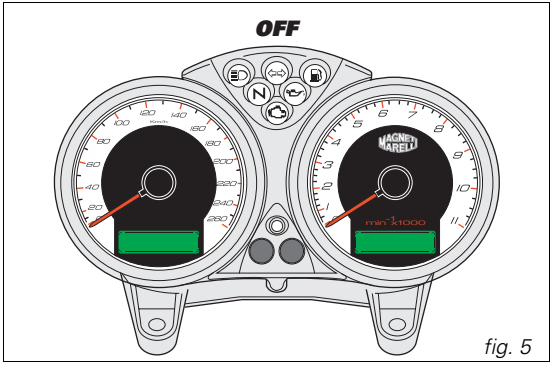


fig. 5

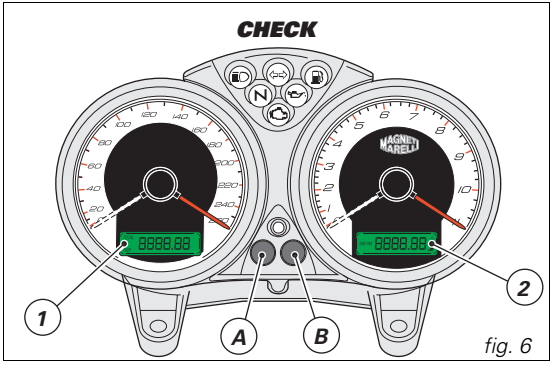
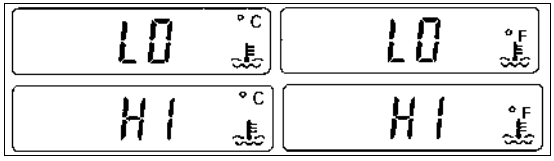


fig. 6

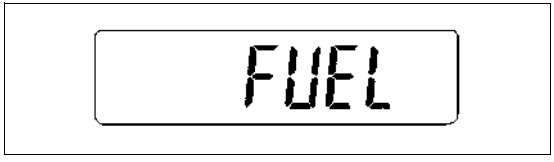
Funzione temperatura olio

*Quando la temperatura dell'olio va sotto i 50 °C / 122 °F viene indicata sul display la scritta "**LO**" e sopra 170 °C / 338 °F "**HI**".*



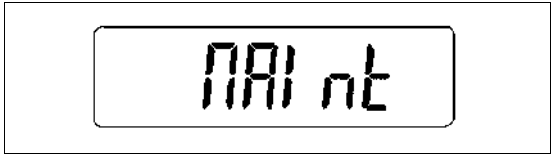
Funzione spia livello carburante

*Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "**FUEL**".*



Funzione indicatore manutenzione

*Dopo i primi 1000 Km/621 mi e successivamente ogni 10.000 Km/ 6210 mi ad ogni chiave **ON** per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "**MAInt**" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.*



Funzione retroilluminazione

*Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione **ON**, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.*

Attenzione

Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.

I

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi *(fig. 7)*
Con il motociclo vengono consegnate:
- *n°1 chiave A (ROSSA)*
- *n°2 chiavi B (NERE)*

⚠ *Attenzione*
La chiave rossa A è ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:
- *l'avviamento.*
- *il tappo del serbatoio carburante.*
- *la serratura della sella.*

La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

👁 *Note*
Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

⚠ *Attenzione*
Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro.
Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

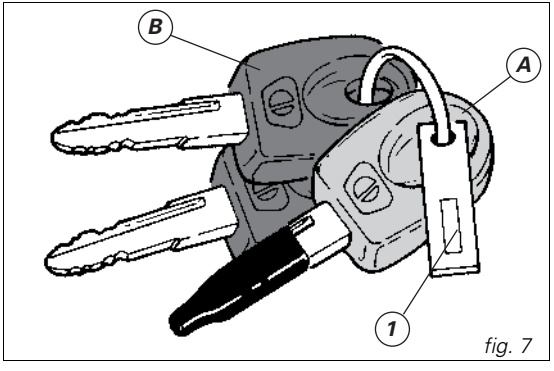


fig. 7

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il ***key-on****.*

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.
La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambra EOBD (7, fig. 4). L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

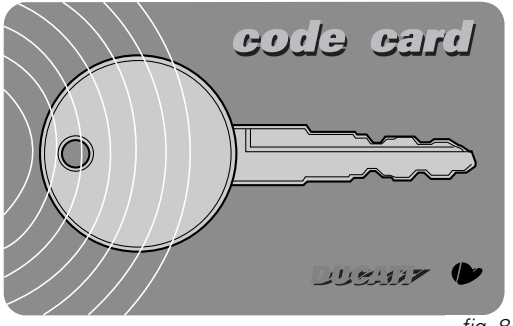


fig. 8

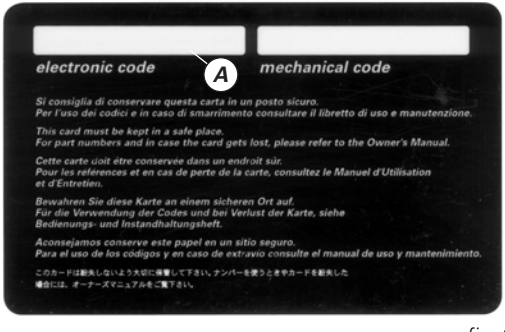

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 9

I

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata.
La spia EOBD (7, fig. 4) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.
2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.
3) La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.
4) Contare un numero di lampeggi della spia EOBD (7, fig. 4) pari alla prima cifra del codice segreto.
Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra.
Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).
5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi.
6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.

Note

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su OFF e ripetere la sequenza dal punto (1).

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:
1) Se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START (3, fig. 12), il motore si avvia;
2) Se la spia (6, fig. 4) o la spia EOBD (7, fig. 4) rimangono accese, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero.
Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.
3) Se la spia (6, fig. 4) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).

Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.
Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD. La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.
La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.
I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

I

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 10)*
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
D) ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

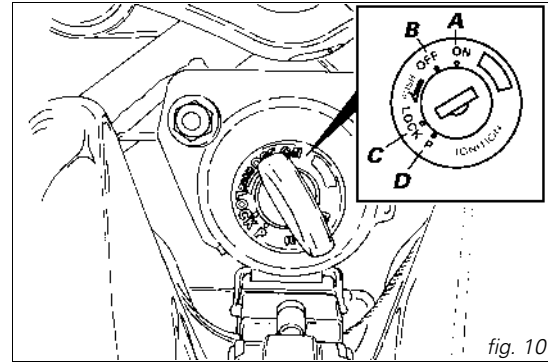


fig. 10

Commutatore sinistro *(fig. 11)*
1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione = luce anabbagliante accesa;
posizione = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione = svolta a sinistra;
posizione = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante = avvisatore acustico.

4) Pulsante = lampeggio abbagliante.

Leva comando frizione *(fig. 11)*
La leva (5) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di ghiera (6) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio.
Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (5) completamente in avanti ed agire sulla ghiera (6), ruotandola in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che:
la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4, corrisponde alla distanza minima.
Quando la leva (5) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

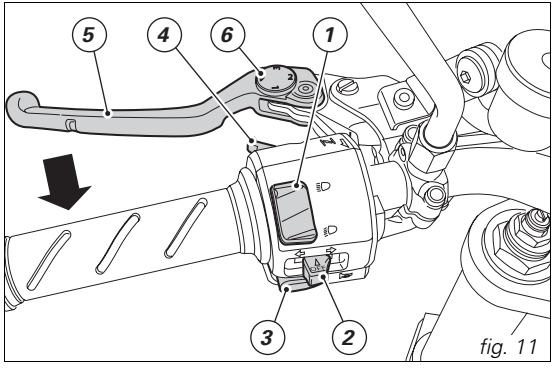


fig. 11

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

I

Commutatore destro *(fig. 12)*
1) Interruttore ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
posizione ***(RUN****) = marcia;*
posizione ***(OFF****) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante
Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su ***ON*** *può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

2) Pulsante = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore *(fig. 12)*
La manopola girevole (1), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

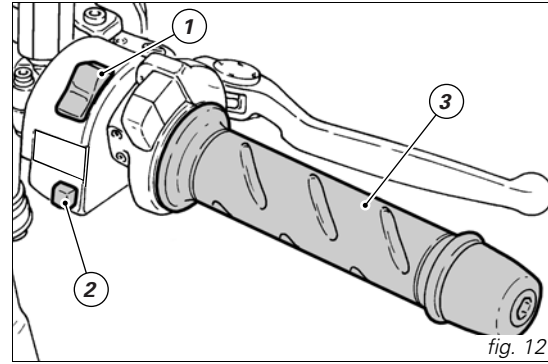


fig. 12

Leva comando freno anteriore *(fig. 13)*
Tirando verso la manopola girevole la leva (4) si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.
La leva di comando, è dotata di una ghiera (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio La leva di comando, è dotata di una ghiera (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio: per la regolazione della leva comando freno anteriore fare riferimento alla regolazione della leva comando frizione (pag. 19).

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 39.

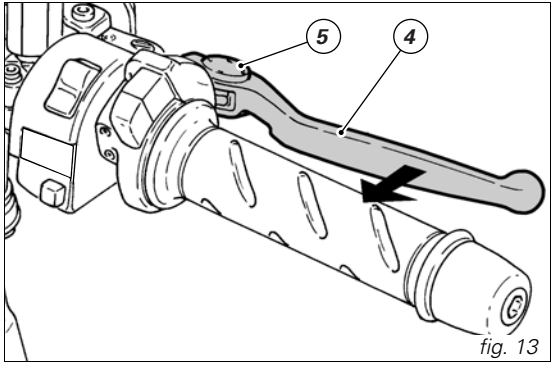


fig. 13

I

Pedale comando freno posteriore *(fig. 14)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

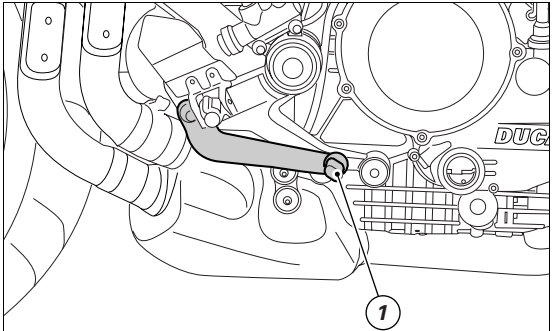


fig. 14

Pedale comando cambio *(fig. 15)*
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale ***N*** *con ritorno automatico e due movimenti:*
in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia ***N*** *sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

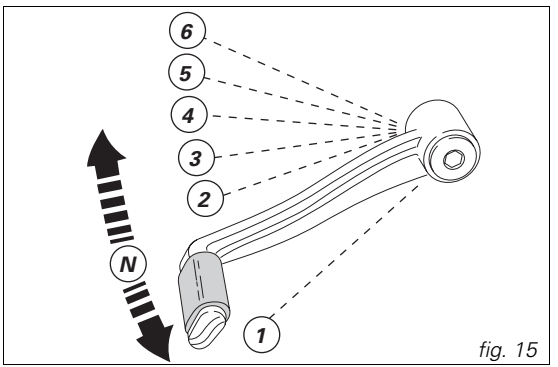


fig. 15

Registrazione posizione pedale comando cambio
(fig. 16)
Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando cambio rispetto all'appoggiapiedi.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
Bloccare l'asta (1) utilizzando la presa chiave (2) e allentare i controdadi (3) e (4).

Note
Il dado (4) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1) facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

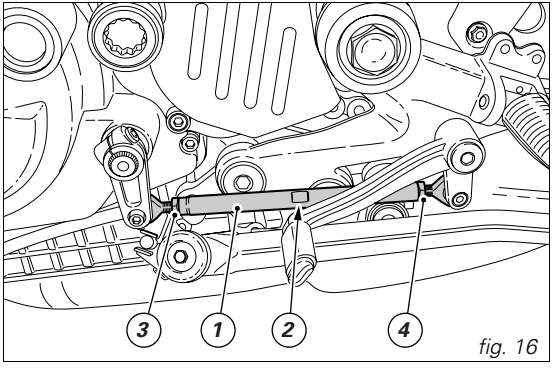


fig. 16

I

Registrazione posizione pedale comando freno posteriore *(fig. 17)*

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi.

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:

Allentare il controdado (5).

Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdado (5).

Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.

Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:

Allentare il controdado (7) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.

Serrare il controdado (7) e verificare nuovamente il gioco.

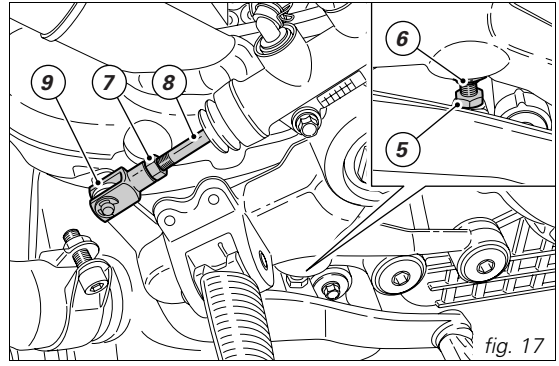


fig. 17

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo *(fig. 18)*

1) *Tappo serbatoio carburante.*
2) *Serratura sella.*
3) *Perno per il cavetto portacasco.*
4) *Impugnatura per passeggero.*
5) *Cavalletto laterale.*
6) *Specchi retrovisori.*
7) *Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.*
8) *Dispositivo di registro forcella anteriore.*
9) *Asta sollevamento serbatoio.*
10) *Coperchio sella.*
11) *Leva ancoraggio serbatoio.*
12) *Cupolino.*
13) *Catalizzatore.*

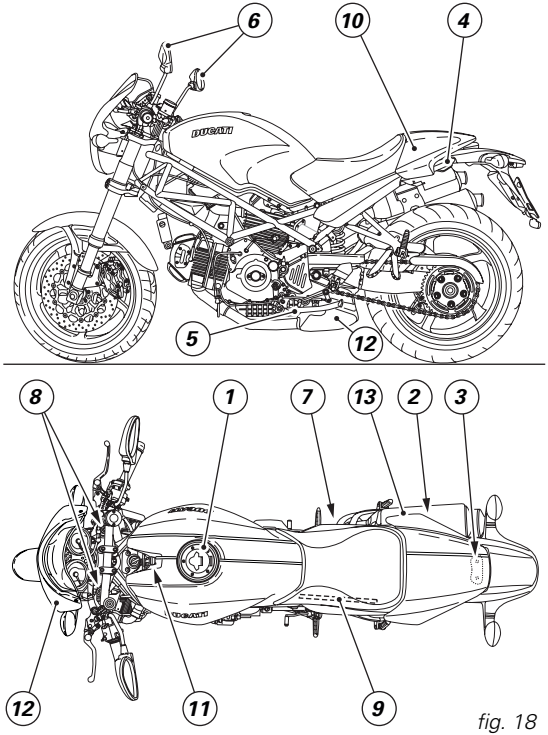


fig. 18

I

Tappo serbatoio carburante *(fig. 19)*

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 41) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

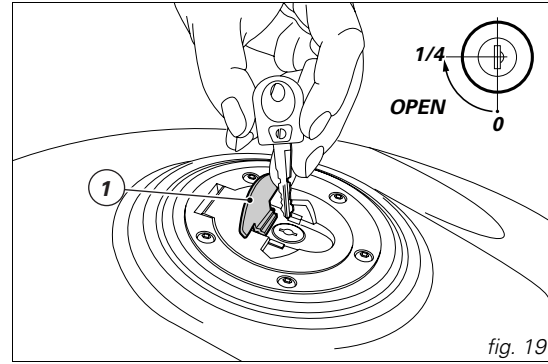


fig. 19

Serratura sella e portacasco *(fig. 20 - fig. 21)*

Apertura

Introdurre la chiave nella serratura, ruotarla in senso orario per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro. Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (1) (vedi pag. 43). Far passare il cavetto nel casco ed inserire nel perno (2) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione

Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto la sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.

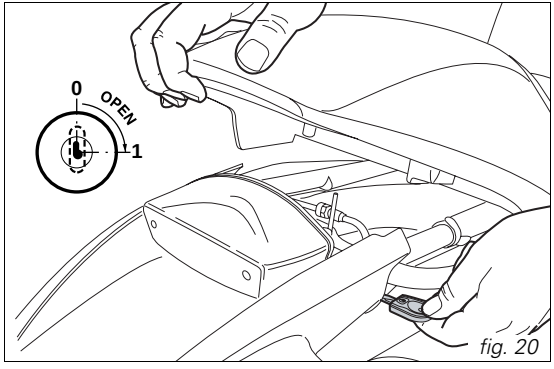


fig. 20

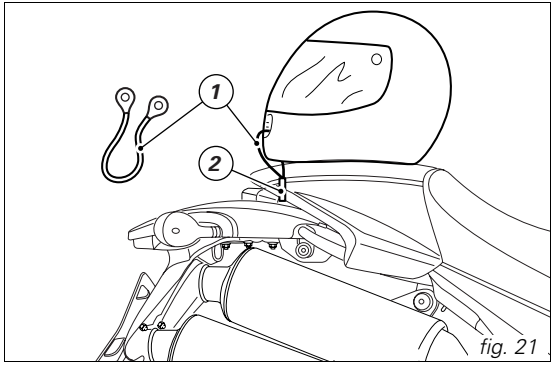


fig. 21

I

Cavalletto laterale *(fig. 22)*

Importante

Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc. possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul manubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).

Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

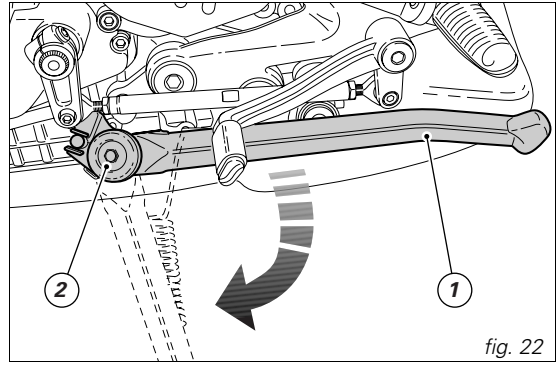


fig. 22

Registri di regolazione forcella anteriore

La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli. La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

1) *(fig. 23) per modificare il freno idraulico in estensione;*
2) *(fig. 23) per modificare il precarico delle molle interne;*
3) *(fig. 24) per modificare il freno idraulico in compressione.*

Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione. Per agire sul registro (3, fig. 24) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella. Ruotando le viti (1) e (3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento.
Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

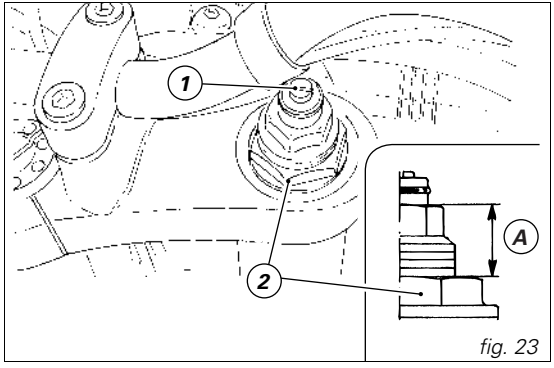


fig. 23

I

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 6 click
estensione: 6 click
Precarico molla (A, fig. 23): 18 mm
Range di regolazione:
compressione: 16 click
estensione: 14 click
Precarico molla (A, fig. 23): 10÷25 mm
Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

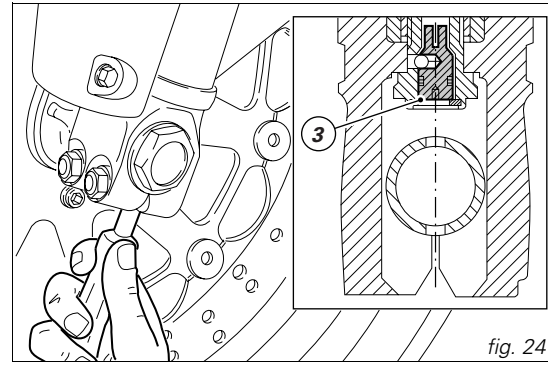


fig. 24

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore

(fig. 25)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni che permettono d'adeguare l'assetto della moto alle condizioni di carico.

Il registro (1) posto sul lato destro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno). Ruotando in senso orario il registro (1) si aumenta il freno ***H****; viceversa diminuisce* ***S****.*

Taratura STANDARD:

dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare il registro (1) di 18 click.

Precarico molle: 25 mm

Le due ghiere (2), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera superiore. Avvitando o svitando la ghiera inferiore si aumenta o diminuisce il precarico.

Attenzione

Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

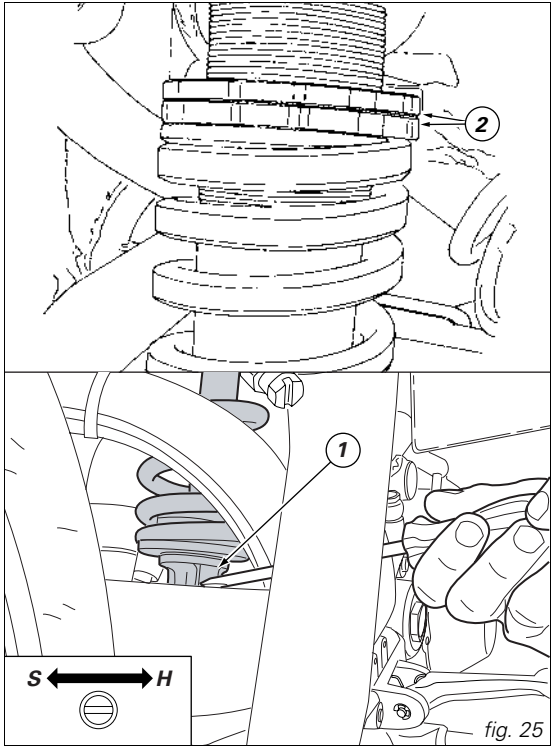


fig. 25

Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Variazione assetto motociclo

(fig. 26 - fig. 27 - fig. 28)
L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.
La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.
Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 26) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore.
Per modificare l'interasse degli snodi sferici (1) è necessario allentare i controdadi (3).

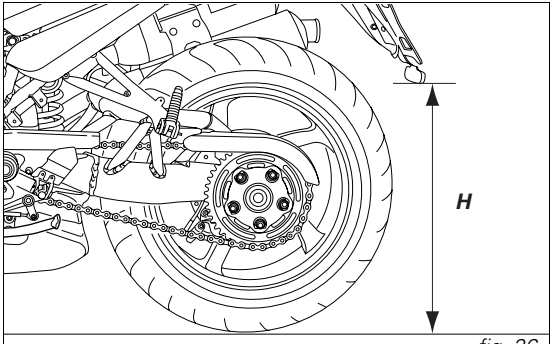


fig. 26

Note
Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Agire sul tirante (2) con una chiave aperta.
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

Attenzione
La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 272 mm.

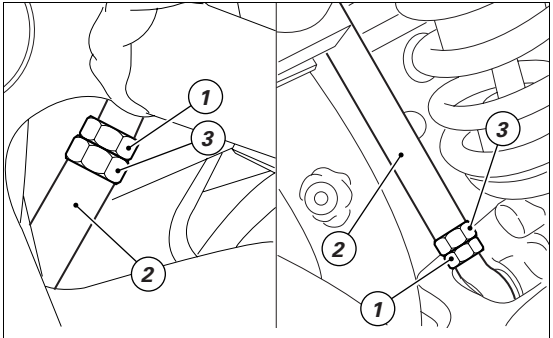


fig. 27

I

La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).

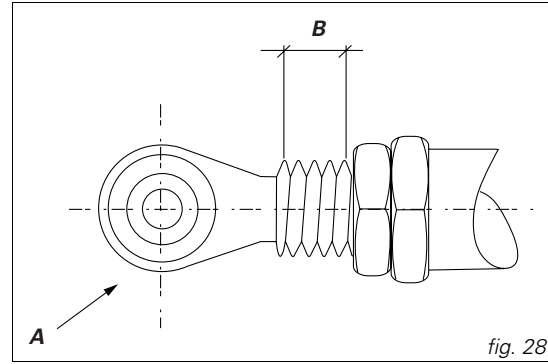


fig. 28

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 27)*
Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km.

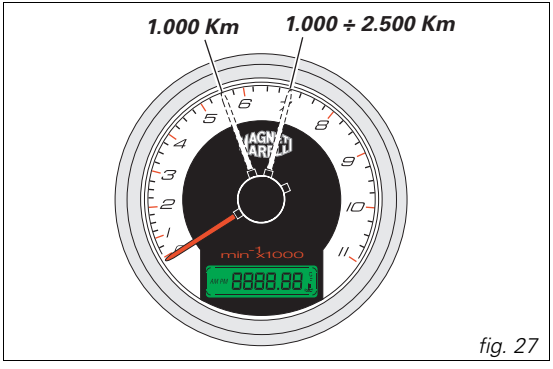


fig. 27

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 5.500÷6.000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km
Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i 7.000 min^{-1}.

I

Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 41).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 61).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 59).

Funzionalità dei comandi

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 54).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 28).

Attenzione

In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore

Attenzione
Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

1) *Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 28). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere alzato).

2) *Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 29) sia nella posizione (RUN), premere quindi il pulsante avviamento (2, fig. 29).*

Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2). Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo massimo variabile in funzione della temperatura del motore stesso. A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento. In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 secondi prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).

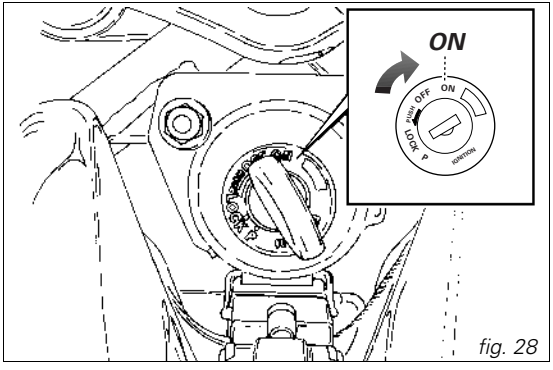


fig. 28

Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

Importante

Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

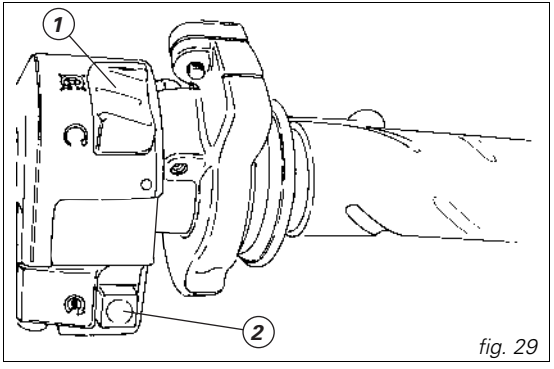


fig. 29

Avviamento e marcia del motociclo

1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo. Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo. In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante. I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione ***OFF*** *(pag. 18).*

Importante

Non lasciare la chiave su ON a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.

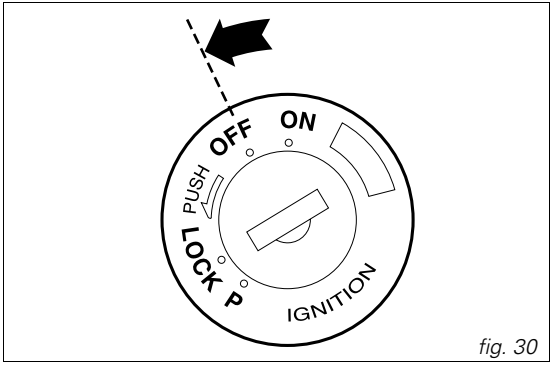


fig. 30

Rifornimento carburante

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 31).

Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95.
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

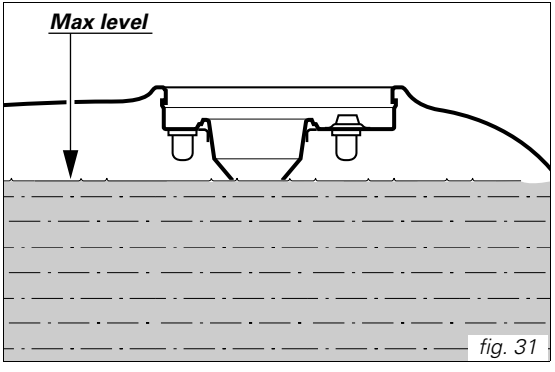


fig. 31

I

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 28).
*Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.*
Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.
*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.*

Importante

*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie, ecc.).

Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona, ecc.) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

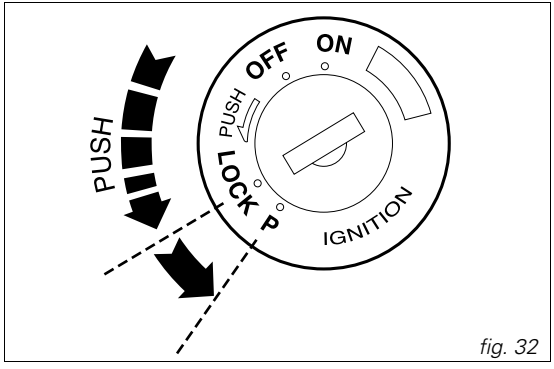


fig. 32

Accessori in dotazione *(fig. 33)*
Nel vano sottosella sono alloggiati:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella (pag. 27) e togliere il coperchio di protezione (1), svitando la vite speciale (2) con una moneta.

La busta attrezzi *(fig. 34)*
Contiene:
3) chiave a tubo esagonale per candele;
4) perno per chiave candela;
5) giravite doppio;
6) cavetto portacasco.

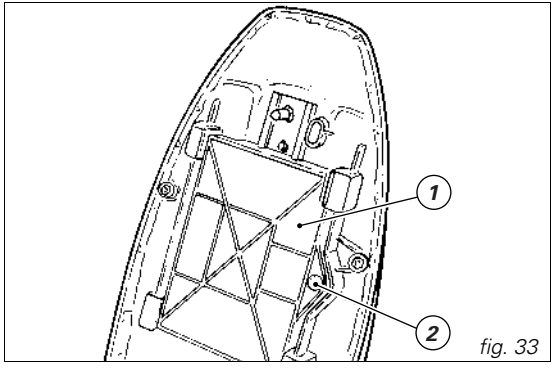


fig. 33

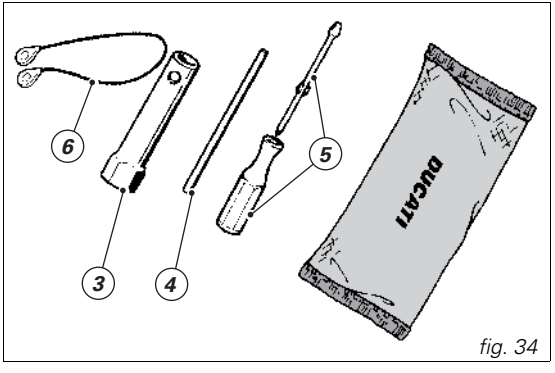


fig. 34

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione *(fig. 35)*
Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione
Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Rimozione cupolino
Svitare e rimuovere le due viti di fissaggio (1) all'archetto reggifaro.

Note
Attenzione a non perdere i dadi di bloccaggio delle viti (1) posti all'interno del cupolino.

Rimuovere il cupolino (2).

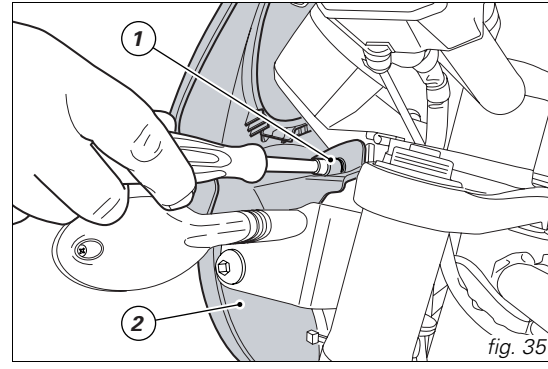


fig. 35

Sollevamento serbatoio carburante *(fig. 36)*

Attenzione
Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri.

Rimuovere la sella (pag. 27), sollevare il gancio (1). Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina (2, fig. 37) di servizio dalla propria sede sotto alla sella. Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio. Per rimontarlo eseguire le operazioni descritte in ordine inverso.

Attenzione
Quando si abbassa il serbatoio fare attenzione che le tubazioni siano correttamente posizionate in modo da evitare che si schiaccino.

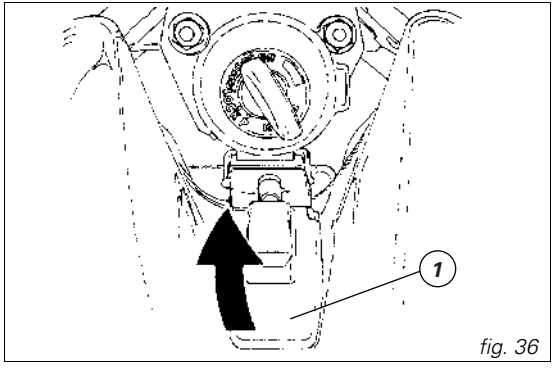


fig. 36

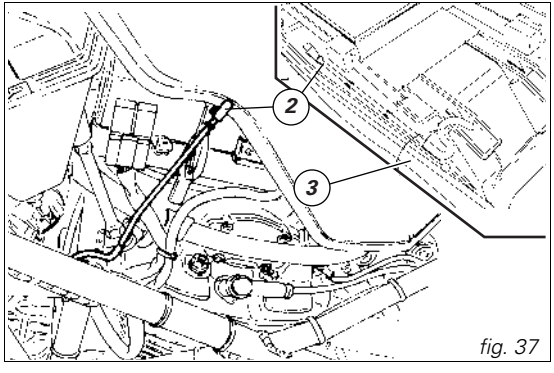


fig. 37

I

Sostituzione del filtro aria *(fig. 38)*
Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia. Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante (pag. 45).
Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2, fig. 38).
Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 39) e sostituirla.

Importante
Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.
Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante
In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia.

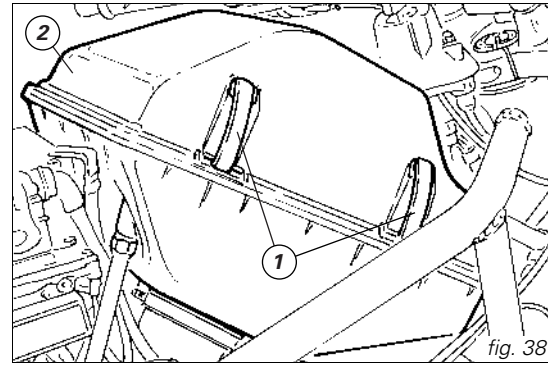


fig. 38

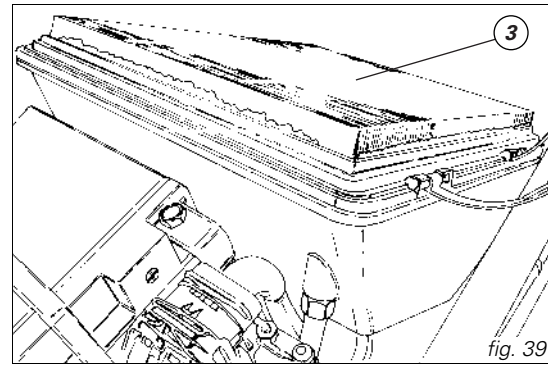


fig. 39

Controllo livello fluido frizione e freni *(fig. 40)*
Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *evidenziata sui rispettivi serbatoi.*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto frizione
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

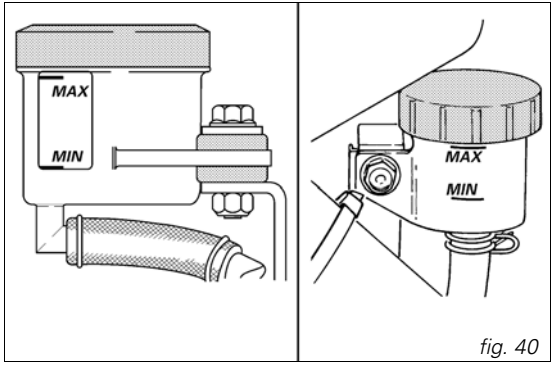


fig. 40

Impianto freni
Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.
L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.
Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

I

Verifica usura pastiglie freno *(fig. 41)*

Freno anteriore

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

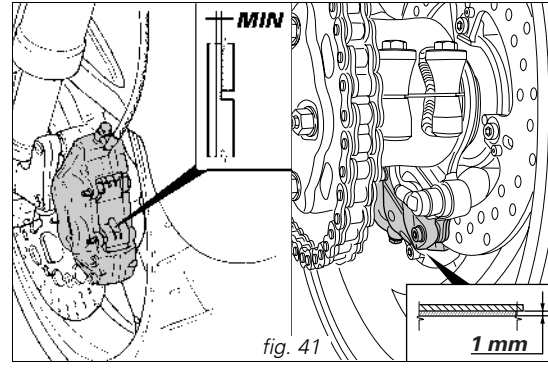


fig. 41

Lubrificazione delle articolazioni *(fig. 42)*
Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un concessionario o una officina autorizzata. Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 42), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

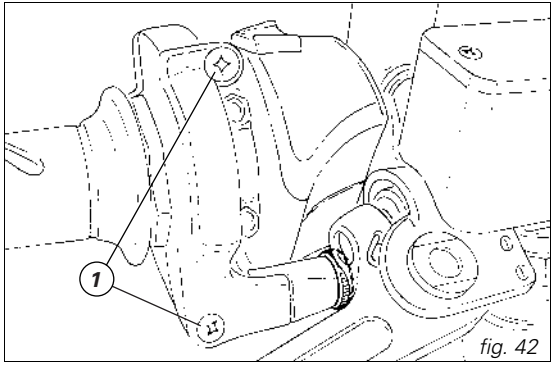


fig. 42

Attenzione
Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1) alla coppia di 1,8 Nm.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.

I

Regolazione del cavo comando acceleratore

(fig. 43)

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 2÷4 mm. Se necessario regolarla agendo sul apposito registro (1, fig. 43) situati in corrispondenza del comando stesso.

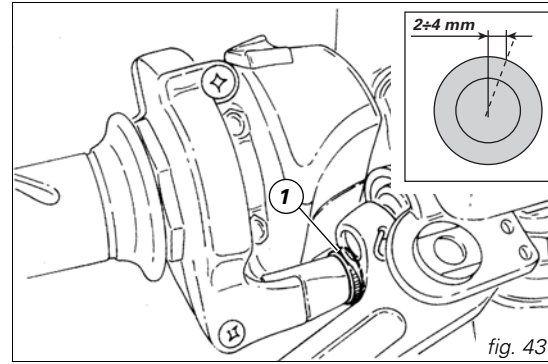


fig. 43

Carica della batteria *(fig. 44)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
Staccare per primo, il terminale negativo (-) nero, poi quello positivo (+) rosso.
Sganciare i fermi (1) e rimuovere la batteria.

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (+), nero al negativo (-).

Importante
Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

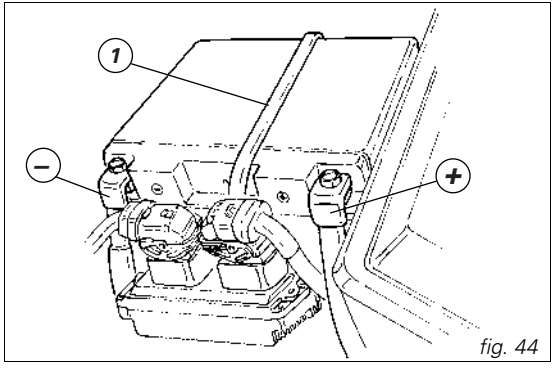


fig. 44

I

Tensionamento della catena trasmissione *(fig. 45)*
Spostare lentamente il motociclo per trovare la posizione in cui il ramo superiore della catena risulta più tesa.
Posizionare il motociclo sul cavalletto laterale.
Spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone (vedi targhetta adesiva).
Il ramo inferiore della catena deve poter compiere una escursione di circa 22÷27 mm.
In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.

Attenzione
Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.

Importante
Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.

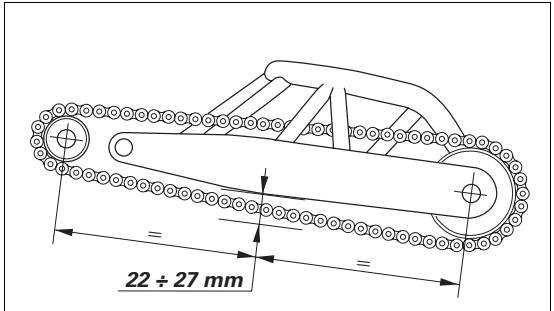


fig. 45

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli O-Ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

I

Sostituzione lampadine luci

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 72.

***Proiettore** (fig. 46 - fig. 47 - fig. 48 - fig. 49)*
Per agevolare la manutenzione al proiettore anteriore è consigliabile rimuovere il cupolino come indicato al paragrafo "Rimozione cupolino" a pag. 44.
Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo. Staccare il connettore (2, fig. 47) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 47) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

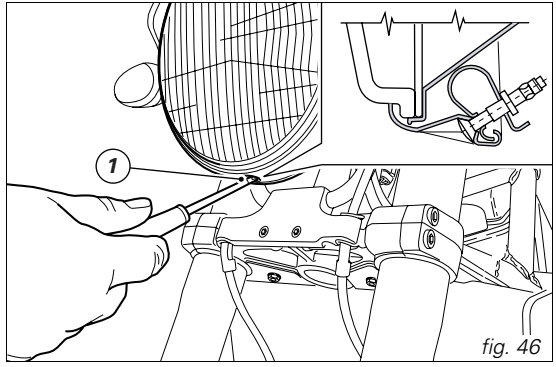


fig. 46

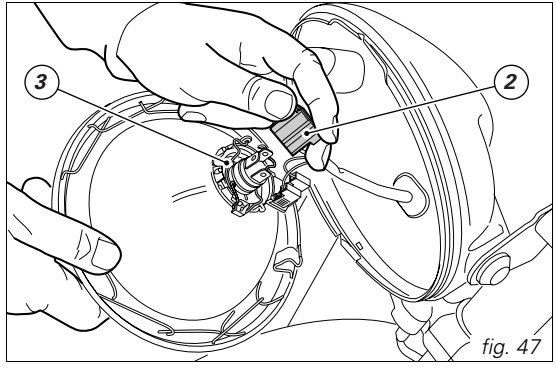


fig. 47

Sostituire la lampada (4, fig. 48).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.
Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 47) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il connettore. La lampadina (5, fig. 49) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/ parabola.

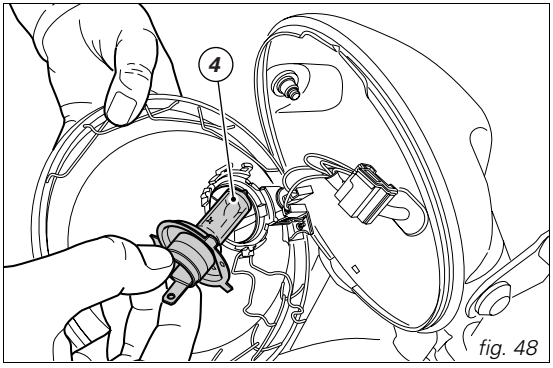


fig. 48

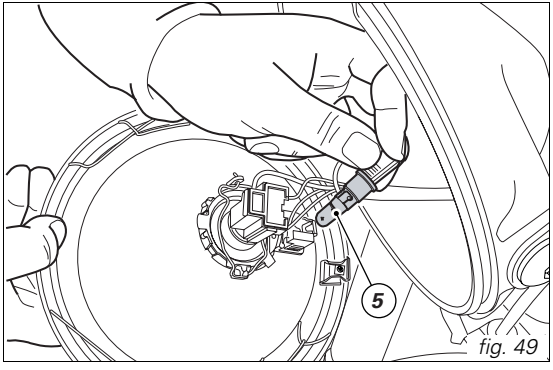


fig. 49

I

Indicatori di direzione *(fig. 50)*
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.
Riavvitare la vite (1).

Luce arresto *(fig. 51)*
Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (1) che fissano il trasparente (2) e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il trasparente.

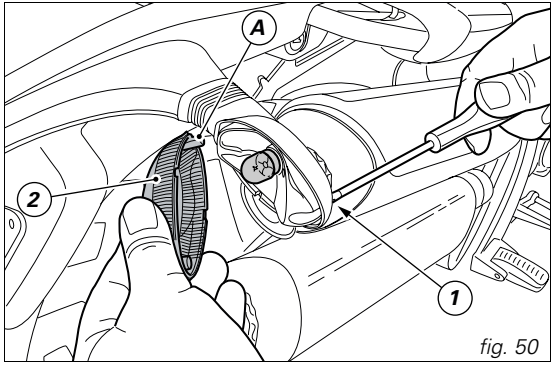


fig. 50

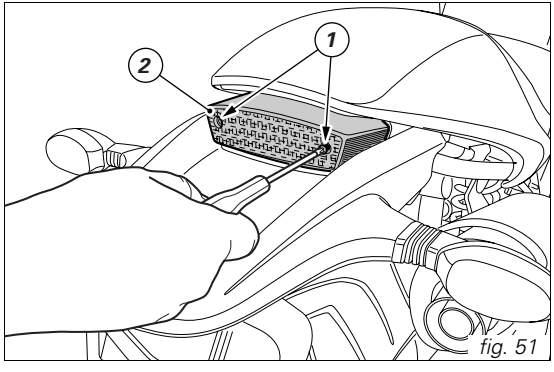


fig. 51

Luce targa *(fig. 52)*

Per accedere alla lampadina della luce targa (3), sfilare il portalampada dall'interno, quindi sfilare la lampada e sostituirla.

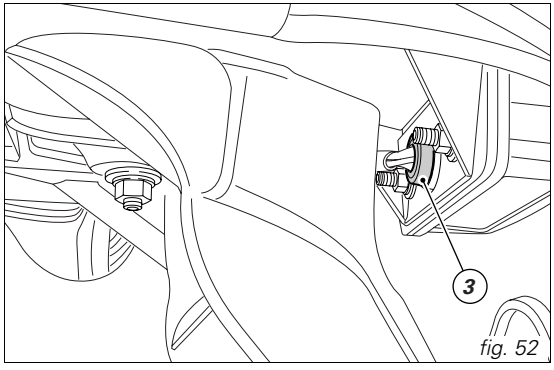


fig. 52

I

Orientamento del proiettore *(fig. 53)*
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri.
Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad un'altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

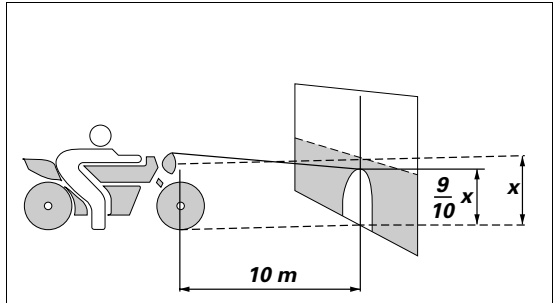


fig. 53

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 54) che lo fissano ai supporti laterali.

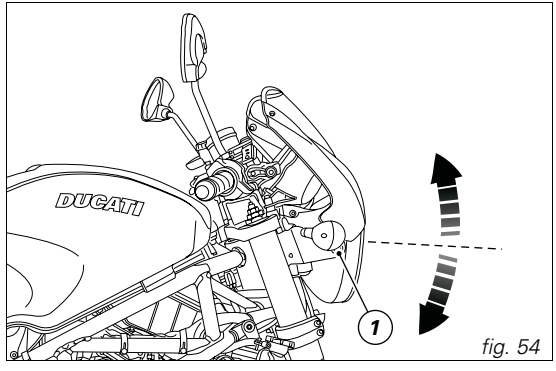


fig. 54

Pneumatici

Pressione anteriore:
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pressione posteriore:
2,2 bar - 2,4 Kg/cm^2

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria;
la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

I

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 55) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

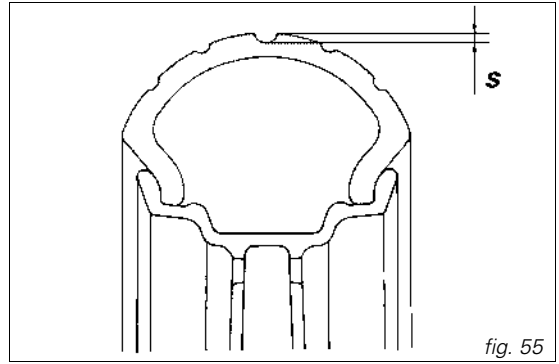


fig. 55

Controllo livello olio motore *(fig. 56)*
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.
Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi.
Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4.
Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

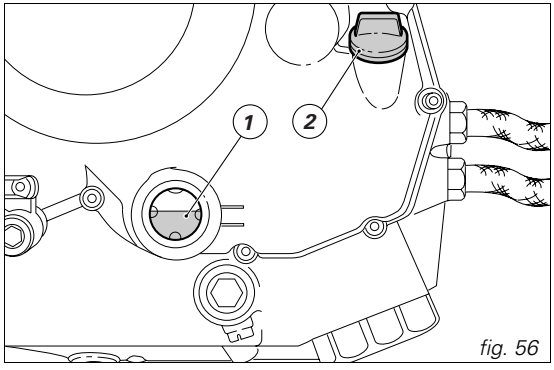
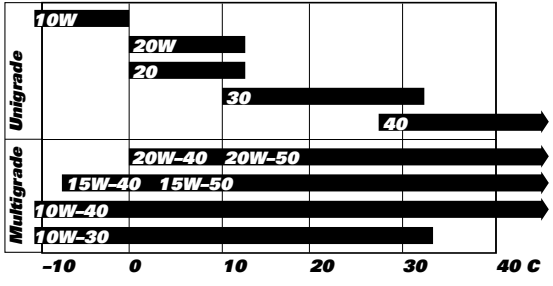


fig. 56

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.



I

Pulizia e sostituzione candele *(fig. 57)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,7÷0,8 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione. Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo un serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.
La candela deve essere serrata correttamente.

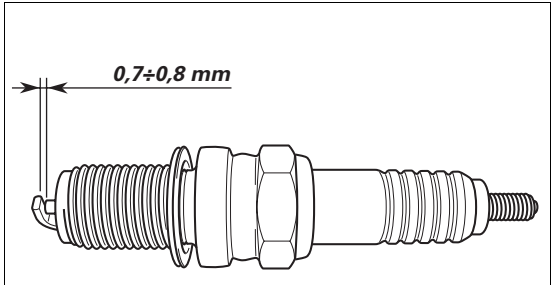


fig. 57

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.
Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione.
L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc.).
Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Pesi

Pesi
In ordine di marcia senza liquidi e batteria:
178 kg
A pieno carico: 390 kg

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

Ingombri *(mm) (fig. 58)*

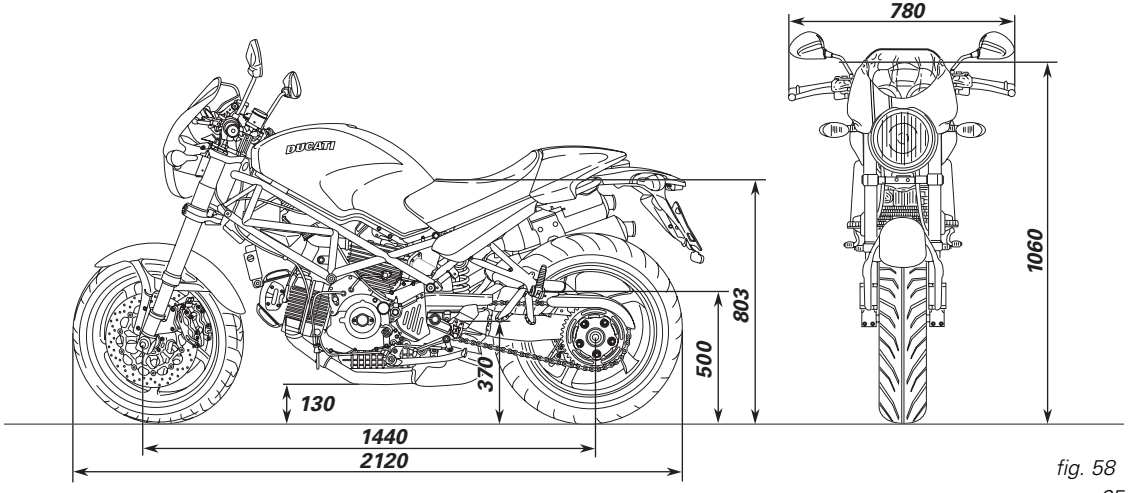


fig. 58

Rifornimenti	Tipo	dm^3 (litri)
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 3 dm^3 (litri)	Benzina verde con un numerodi ottani all'origine di almeno 95	14
Coppa motore e filtro	SHELL - Advance Ultra 4	3,3
Circuito freni ant./post. e frizione	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Protettivo per contatti elettrici	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Forcella anteriore	SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA	0,465 (per stelo)

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

Motore

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
94
Corsa mm:
71,5
Cilindrata totale cm^3:
992
Rapporto di compressione 1:10±0,5
Potenza max. all'albero (95/1/CE):
64 kW - 84 CV a 8.250 giri/min.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
86 Nm (8,5 kgm) a 6.250 giri/min.

Distribuzione

Desmodromica *a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

Schema distribuzione desmodromica *(fig. 59)*

1) *Bilanciere di apertura (o superiore);*
2) *registro bilanciere superiore;*
3) *semianelli;*
4) *registro bilanciere di chiusura (o inferiore);*
5) *molla richiamo bilanciere inferiore;*
6) *bilanciere di chiusura (o inferiore);*
7) *albero distribuzione;*
8) *valvola.*

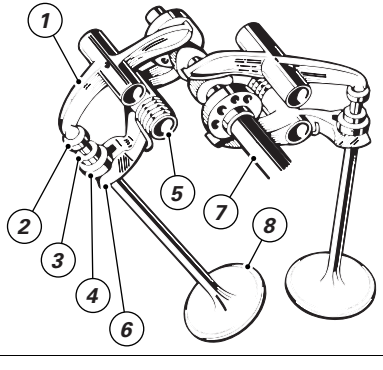


fig. 59

Prestazioni

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Importante

L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Candele d'accensione

Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA 6 HC.
Marca:
NGK
Tipo:
DCPR8E.

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta MARELLI.
Diametro corpo farfallato:
45 mm
Iniettori per cilindro: 1
Fori per iniettori: 1
Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Freni

Anteriore

Tipo:
forato in acciaio.
n° 2 dischi.
Materiale pista frenante:
acciao.
Materiale campana:
acciaio.
Diametro disco:
320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante, cm²:
44 per disco
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca e tipo:
BREMBO 30/34-4 Pistoni.
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PSC 16.

Posteriore

Tipo:
a disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
245 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm²
Pinza freno:
Ø cilindro 32 mm.
Marca e tipo:
BREMBO P 32
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11 C.

Attenzione
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

I

Trasmissione

Frizione:
multidisco a secco;
comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto pignone motore/corona frizione:
32/59
Cambio a:
a 6 rapporti;
con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone uscita cambio/corona posteriore:
15/41
Rapporti totali:
1ª 15/37
2ª 17/30
3ª 20/27
4ª 22/24
5ª 24/23
6ª 28/24

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
RK
Tipo:
525 GXV
Dimensioni:
5/8" x 1/4"
N° maglie:
103+1 maglia aperta

Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.
Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi d'acciaio ad altoresistenziale.
Angolo di sterzata (per lato):
27°
Inclinazione cannotto:
24°
Avancorsa mm:
96

Ruote
Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
MT3.50x17"

Posteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
MT5,50x17"
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17

Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17

Sospensioni

Anteriore
A forcella oleodinamica a steli rovesciati.
Diametro tubi portanti: 43 mm.
Corsa sull'asse steli: 130 mm.

Posteriore
Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore regolabile in estensione, e nel precarico della molla. È infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in alluminio.
Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa ammortizzatore: 65 mm.
Escursione ruota posteriore: 148 mm.

Note
Non effettuare interventi sul motociclo che possono modificare le caratteristiche tecniche in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

I

Impianto di scarico
Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 3.
Versione U.S.A.: non catalizzata.

Colori disponibili

S2R 1000
Rosso anniversary Ducati cod. F_473.101 (PPG) con banda bianca cod. D753 (PPG);
Telaio color rosso e cerchi color bianco.

Nero lucido cod. 248.514 (PPG);
Telaio color nero e cerchi color bianco.

*Grigio scuro metalizzato cod. *0022 (PPG);*
Telaio e cerchi color nero.

Impianto elettrico
Formato dai seguenti particolari principali:
***proiettore anteriore**:*
*lampada tipo: **H4 (12V-55/60W)**.*
luce di posizione:
*lampada tipo: **T4W (12V-4)**.*
Comandi elettrici sui semimanubri:
indicatori direzione:
*lampade tipo: **R10W (12V-10W).***
***Avvisatore acustico**.*
***Interruttori luci arresto**.*
***Batteria, 12V-16 Ah**.*
***Alternatore 12V-520W**.*
***Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.*
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore e segnalazione arresto:
*lampada tipo: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Illuminazione targa:
*lampada tipo: **W5W (12-5W)**.*

Note
Per la sostituzione delle lampadine vedi al paragrafo "Sostituzione delle lampadine" alla pag. 54.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale è posizionata sul lato sinistro della batteria (fig. 60).
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Solo sei fusibili sono collegati all'impianto, due sono di riserva.

Il fusibile da 40A (2) posto sul lato destro della batteria (fig. 60) protegge il regolatore elettronico.
Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (3).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (4, fig. 61).

Importante

*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

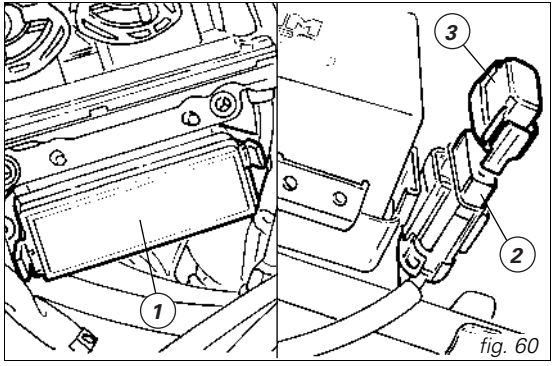


fig. 60

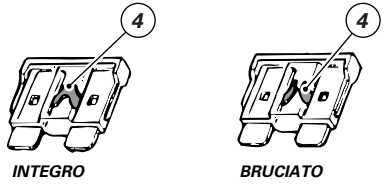


fig. 61

Legenda schema impianto elettrico/accensione

1) Commutatore destro
2) Antenna transponder
3) Commutatore chiave
4) Relè principale
5) Scatola fusibili
6) Motorino avviamento
7) Teleruttore avviamento
8) Batteria
9) Fusibile regolatore
10) Regolatore
11) Alternatore
12) Indicatore direzione posteriore destro
13) Fanale posteriore
14) Illuminazione targa
15) Indicatore direzione posteriore sinistro
16) Serbatoio carburante
17) Relè iniezione
18) Connessione autodiagnosi
19) Presa mantenitore
20) Sensore velocità
21) Interruttore stampella laterale
22) Sonda lambda
23) Bobina cilindro orizzontale
24) Candela 1° cilindro orizzontale
25) Candela 2° cilindro orizzontale
26) Bobina cilindro verticale
27) Candela 1° cilindro verticale
28) Candela 2° cilindro verticale
29) Iniettore cilindro orizzontale
30) Iniettore cilindro verticale
31) Potenziometro farfalla
32) Sensore giri/fase
33) Sensore temperatura olio centralina
34) Stepper motor
35) Centralina
36) Interruttore indicatore cambio in folle
37) Interruttore pressione olio
38) Interruttore posteriore STOP
39) Interruttore anteriore STOP
40) Interruttore frizione
41) Sensore temperatura olio strumento
42) Commutatore sinistro
43) Sensore temperatura/pressione aria
44) Cruscotto
45) Indicatore direzione anteriore sinistro
46) Avvisatore acustico
47) Proiettore
48) Indicatore direzione anteriore destro

Codice colore cavi

B *Blu*
W *Bianco*
V *Viola*
Bk *Nero*
Y *Giallo*
R *Rosso*
Lb *Azzurro*
Gr *Grigio*
G *Verde*
Bn *Marrone*
O *Arancio*
P *Rosa*

Legenda scatole fusibili *(1, fig. 60)*

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1-9	*Generale*	*30 A*
2-10	*Pompa carburante, iniettori, Bobine*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentazione centralina*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Luci posizione, cruscotto, abbaglianti/ anabaglianti*	*15 A*
7-15	*Stop, clacson*	*10 A*
8-16	*Presa mantenitore*	*5 A*

Note

Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

Km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

E

DUCATI MONSTER

MONSTER S2R 1000

We would like to welcome you among Ducati enthusiasts, and congratulate you for choosing a Ducati motorcycle. We think you will be using your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. However you are using it, Ducati Motor Holding s.p.a wishes you smooth and enjoyable riding.
We are continuously working to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend that you follow strictly the instructions in this manual, especially those regarding the running-in period. In this way, you can be sure your Ducati motorcycle will continue to be a great pleasure to ride.
For repairs or advice, please contact our authorized service centres.
Ducati's information service is also available to all Ducati owners and enthusiasts for any advice and suggestions you might need.

Enjoy the ride!

Notes
Ducati Motor Holding S.p.A. cannot accept any liability for errors that may have occurred in drawing up this manual. All information in the manual is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any modifications required due to the ongoing development of their products.

For safety and reliability, to avoid invalidating the warranty and to maintain the value of your motorcycle, use only original Ducati spare parts.

Warning
This manual is an integral part of the product and, if ownership is transferred to a third party, must always be passed to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General indications 6
Warranty 6
Symbols 6
Useful road safety information 7
Riding fully laden 8
Identification data 9

Controls 10
Position of the motorcycle controls 10
Instrument panel 11
LCD functions 12
The immobilizer system 14
Keys 14
Code card 15
Procedure to release the immobilizer using the throttle twistgrip 16
Duplicate keys 17
Ignition switch and steering lock 18
Left-hand handlebar switch 19
Clutch lever 19
Right-hand handlebar switch 20
Throttle twistgrip 20
Front brake lever 21
Rear brake pedal 22
Gearchange pedal 22
Adjusting the position of the gearchange pedal 23
Adjusting the position of the rear brake pedal 24

Main components and devices 25
Location 25
Fuel tank filler cap 26
Seat lock and helmet holder 27
Side stand 28
Front fork adjusters 29
Rear shock absorber adjusters 31
Adjusting the rear ride height 33

Riding the motorcycle 35
Running-in recommendations 35
Checks before starting the engine 36
Starting the engine 37
Moving off 39
Braking 40
Stopping the motorcycle 41
Refuelling 41
Parking 42
Toolkit and accessories 43

Maintenance operations 44
Removing the fairing panels 44
Lifting the fuel tank 45
Changing the air filter 46

Checking the brake and clutch fluid level 47
Checking the brake pads for wear 48
Lubricating cables and joints 49
Adjusting the throttle control cable 50
Charging the battery 51
Checking the drive chain tension 52
Lubrication of the drive chain 53
Changing light bulbs 54
Headlight aim 58
Tyres 59
Checking the engine oil level 61
Cleaning and renewing the spark plugs 62
General cleaning 63
Storing the motorcycle 64
Important notes 64

Technical data 65
Overall dimensions (mm) 65
Weights 65
Fuel, lubricants and other fluids 66
Engine 67
Timing system 67
Performance data 68
Spark plugs 68
Fuel system 68
Brakes 69
Transmission 70
Frame 71
Wheels 71
Tyres 71
Suspension 71
Exhaust system 72
Available colours 72
Electrical system 72

Periodic maintenance record 76

For United States of America version Only 77
Reporting of safety defects 77
Safety warnings 77
Noise emission warranty 77
Noise and exhaust emission control system information 77
Tampering warning 78
Riding safety 79
Protective apparel 80
Vehicle identification number (VIN) 80
Label location 81
California evaporation emission system 83
Ducati limited warranty on emission control system 83

Routine maintenance record 86

GENERAL INDICATIONS

E

Warranty

In your own best interest, and to maintain reliability and the terms of warranty,
you are strongly advised to contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop for any operations that require particular technical expertise.
Our highly skilled staff have the tools required to perform any servicing job to the highest professional standards, using only Ducati original spare parts to ensure full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Booklet". However, the warranty does not apply to motorcycles used in competitions. If any motorcycle part is tampered with, modified, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, the warranty is automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this manual carefully so as to become familiar with your motorcycle. If in doubt, please contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop. You will find the information in the manual useful on trips (which Ducati Motor Holding S.p.A. hopes will be smooth and enjoyable), and it will help you obtain top performance from your motorcycle for a long time. This booklet uses a set of symbols with special meanings:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk, and lead to severe injury or even death.

Important
Possibility of causing damage to the motorcycle and/or its components.

Notes
Additional information about the current operation.

*References to the **right** or **left** side of the motorcycle assume you are sitting on the seat, facing forward.*

Useful road safety information

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Many accidents are the result of the inexperience of the rider. Always make sure you have your licence with you; you need a valid licence that entitles you to ride a motorcycle.
Do not lend your motorcycle to persons that are inexperienced or do not hold a valid licence.
Riders and passengers must ***always*** *wear appropriate clothing and a safety helmet.*
Do not wear loose clothes or accessories that could become tangled in the controls or limit your field of vision.
Never start or run the engine in enclosed space.
Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of of consciousness or even death within a short time.
The rider should keep his/her feet on the footrests when the motorcycle is in motion.
In order to be prepared for any change of direction or variations in the road surface, ***always*** *hold the handlebars firmly with both hands. The pillion passenger should* ***always*** *hold on to the grab rail on the rear seat with both hands.*
Obey the legal requirements and observe national and local regulations.
Always respect speed limits where these are indicated. However, ***always*** *adapt your speed to suit the current visibility, road and traffic conditions.*
Always *indicate in good time when you intend to turn or change lane, using the turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and avoid riding within the blind spot of a vehicle in front of you.
Be very careful at road junctions, or when riding in areas near exits from private land or car parks, or on the slip roads to motorways.
Always *turn off the engine when refuelling. Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.*
Do not smoke when refuelling.
While refuelling, it is possible to inhale noxious fuel vapours. Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
Always *remove the key if leaving your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and silencers remain hot for a long time.

Warning
The exhaust system stays hot after the engine is switched off; take special care not to touch it with any part of the body and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves, etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to knock against it, and use the side stand.
Never park on uneven ground or soft terrain or the motorcycle may fall over.

E

Riding fully laden

Your motorcycle is designed for travelling over long distances with a full load, in complete safety.
Even weight distribution is critical for maintaining safety standards, and to avoid getting into difficulties when making sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information on load capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, passenger, luggage and additional accessories, should not exceed:
390 kg.

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and as near the centre of the motorcycle as possible.
Secure the luggage firmly to the motorcycle structure. Luggage incorrectly secured may cause the motorcycle to become unstable.
Never fix bulky or heavy objects to the steering head or front mudguard, as this would cause dangerous instability.
Do not insert objects into gaps in the frame, where they could interfere with moving parts.
Check that the tyres are inflated to the pressure indicated on page 59 and that they are in good condition.

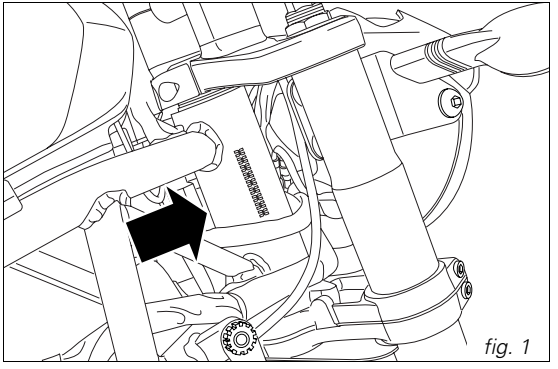


fig. 1

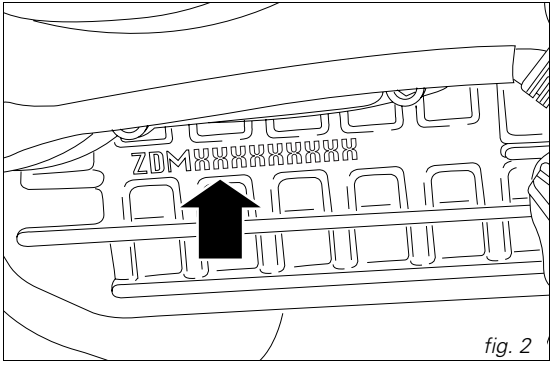


fig. 2

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, one for the frame (fig. 1) and one for the engine (fig. 2).

Frame number

Engine number

Notes

These numbers indicate the motorcycle model, and should be quoted when ordering spare parts.

E

Warning
This section shows the position and function of the controls used to drive the motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of the motorcycle controls *(fig. 3)*

1) *Instrument panel.*
2) *Key-operated ignition switch and steering lock.*
3) *Left-hand handlebar switch.*
4) *Clutch lever.*
5) *Right-hand handlebar switch.*
6) *Throttle twistgrip.*
7) *Front brake lever.*
8) *Gearchange pedal.*
9) *Rear brake pedal.*

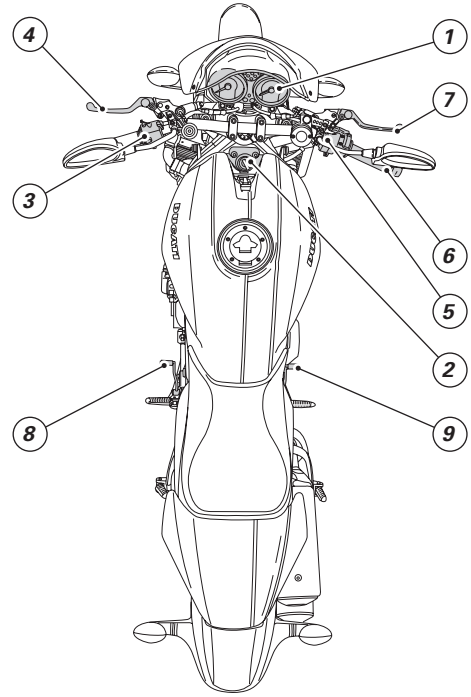


fig. 3

Instrument panel *(fig. 4)*

1) ***High beam warning light*** ***(blue)****.*
Illuminates when high beam headlight is on.

2) ***Turn signal warning light*** ***(green)****.*
Flashes when a turn signal is on.

3) ***Low fuel warning light*** ***(yellow)****.*
Illuminates when there are about 3 litres of fuel left in the tank.

4) ***Neutral warning light (green)****.*
Comes on when gearbox is in neutral.

5) ***Engine oil pressure warning light*** ***(red)****.*
Comes on when engine oil pressure is too low. This light should come on when the ignition is switched to ***ON*** *and must go out a few seconds after the engine starts.*
It may come on briefly if the engine is very hot, but should go out again as engine speed increases.

Important
Do not use the motorcycle if this light stays on, otherwise the engine could be damaged.

6) ***Amber warning light***
Comes on and flashes when the motorcycle is parked (immobilizer on); also used for immobilizer diagnostics.

Notes
When the immobilizer is activated, the light flashes for 24 hours after which it goes off, but the immobilizer remains active.

7) ***EOBD light*** ***(yellow amber)****.*
Comes on when the engine is locked. Switches off after a few seconds (normally 1.8 - 2 sec.).

8) ***Speedometer*** *(km/h).*
Indicates road speed.

a) ***LCD (1):***
- ***Odometer*** *(km).*
  Shows total distance travelled.
- ***Trip meter*** *(km).*
  Shows distance travelled since last reset.

9) ***Tachometer*** *(rpm).*
Indicates engine revs per minute.

b) ***LCD (2):***
- ***Clock***
- ***Oil temperature***

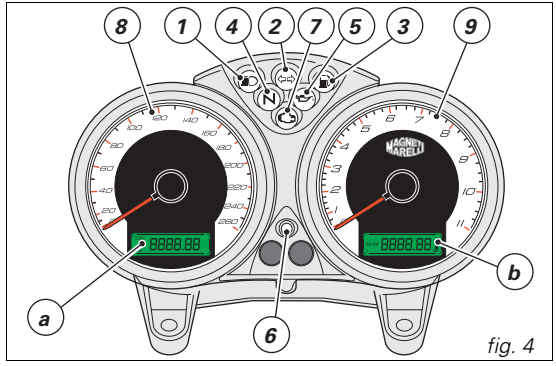


fig. 4

E

LCD functions

*When the engine is switched on (key turned from **OFF** to **ON**), the instrument panel checks all instruments (dials, display, warning lights), see (fig. 5 and fig. 6).*

LCD functions (1)

*If button (A, fig. 6) is pressed with the ignition key at **ON**, the display shows the trip meter and odometer alternately.*

Resetting the trip meter

*If button (A, fig. 6) is held pressed for more than 2 seconds while the **TRIP** (trip meter) is active, the display is reset (LCD 1).*

LCD functions (2)

*If button (B, fig. 6) is pressed with the ignition key at **ON**, the display shows the clock and the oil temperature.*

Setting the clock

Press button (B, fig. 6) for at least 2 seconds.
Select AM/PM by pressing button (A, fig. 6).
Press button (B) to select the hour setting function.
Press (A) repeatedly to change the hour indication.
Press button (B) to change to the minute setting function.
Press button (A) to increase the minutes; hold the button pressed for more than 5 seconds to increase the rate of change. Press button (B) to exit the clock setting function.

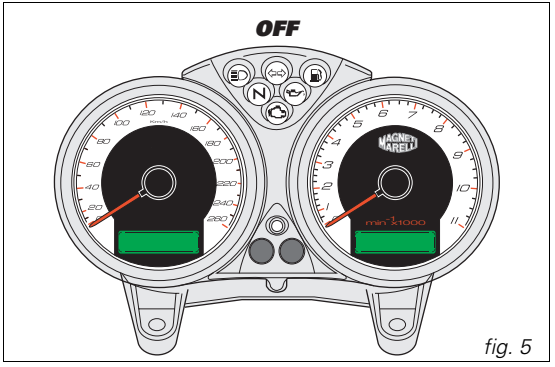


fig. 5

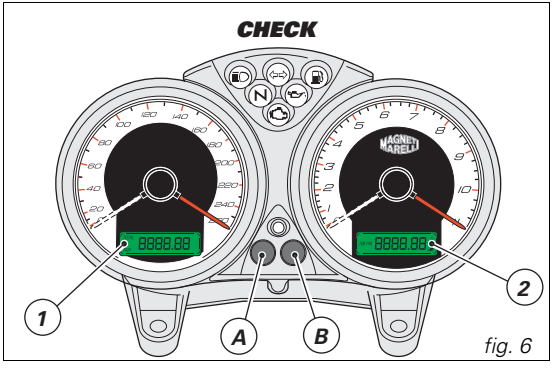
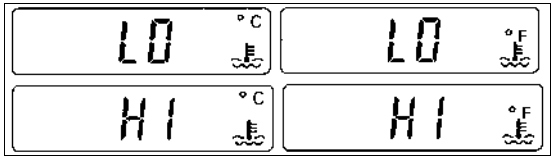


fig. 6

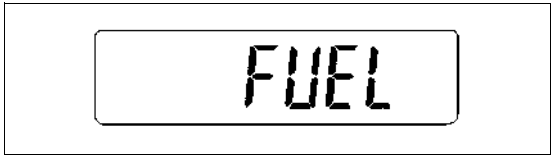
Oil temperature function

*If the oil temperature falls below 50 °C / 122 °F, the message "**LO**" will appear on the display, and if it rises above 170 °C / 338 °F, the messages "**HI**" will appear.*



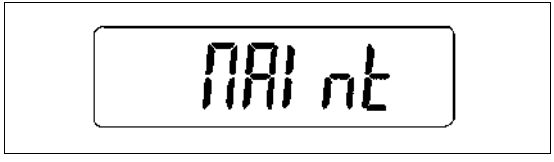
Fuel level warning light

*When the low fuel level light comes on, the word "**FUEL**" appears on the display.*



Maintenance indicator function

*After the first 1000 Km / 621 miles and every 10,000 Km / 6210 miles thereafter, each time the key is switched to **ON**, the display shows the word "**MAInt**" for five seconds, to indicate that the scheduled periodic service is due.*



Display backlight

*Press button (B, fig. 6) within 5 seconds after the ignition key is turned to the **ON** position to adjust the brightness of the backlight. The brightness changes at each press of the button.*

Warning

Any adjustments to the instrument panel must only be carried out when the motorcycle is stationary. Never operate the instrument panel controls while riding.

E

The immobilizer system

For additional anti-theft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that locks the engine automatically whenever the ignition switch is turned off.
The handgrip of each ignition key contains an electronic device that modulates the output signal from a special antenna in the switch when the ignition is switched On. The modulated signal represents the "password" (which is changed at each start-up) by which the ECU recognizes the ignition key. The ECU will only allow the engine to start if it recognises this password.

Keys *(fig. 7)*

The Owner receives a set of keys, comprising:
- *1 key A (RED)*
- *2 keys B (BLACK)*

Warning

The red key (A) has a rubber sleeve to keep it in perfect condition, and prevent contact with other keys. Never remove this protection unless absolutely necessary.

The B keys are the ignition keys for normal use, and are used to:
- *start the engine*
- *open the lock on the fuel tank filler plug*
- *open the seat lock.*

The A key performs the same functions as the B keys and can also be used to reset and re-program other black keys if necessary.

Notes

The three keys have a small tag (1) attached, which shows their identification number.

Warning

Keep the keys separate, and store the tag (1) and key A in a safe place.
It is also advisable to use only one of the black keys to start the motorcycle.

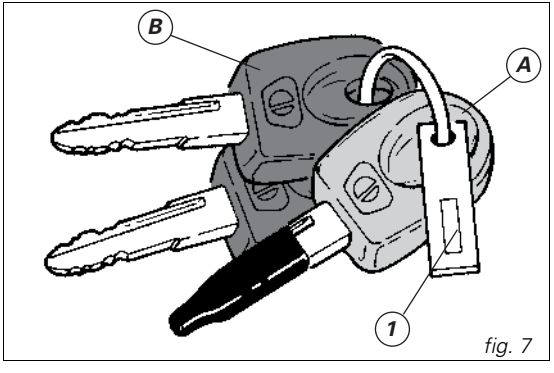


fig. 7

Code card

The keys come with a CODE CARD (fig. 8), which shows: the electronic code (A, fig. 9) to be used if the engine is locked, and if the engine fails to start when the key is at ***On****.*

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. It is advisable to always carry the electronic code shown on the CODE CARD with you when using the motorcycle, in case it is necessary to override the engine lock by means of the release procedure that uses the throttle twistgrip.
In the event of faults in the immobilizer system, the following procedure makes it possible to disable the "engine lock" function, which is indicated by the yellow-amber EOBD warning light (7, fig. 4).
This operation is only possible with the electronic code shown on the code card.

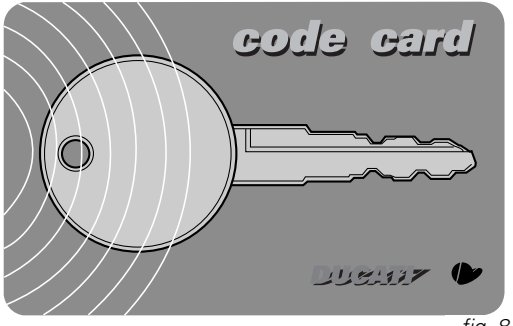


fig. 8

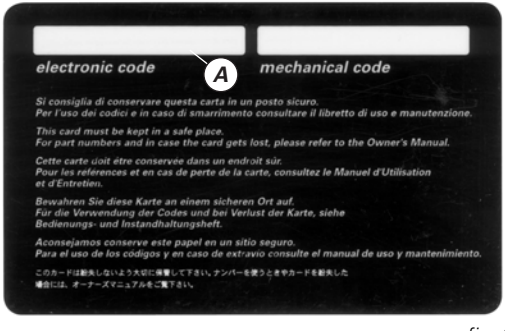

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 9

Procedure to release the immobilizer using the throttle twistgrip

1) Turn the key to ON and fully open the throttle. Keep it open.
The EOBD warning light (7, fig. 4) goes off after the pre-set time of 8 seconds.
2) Release the throttle as soon as the EOBD warning light goes off.
3) The EOBD warning light flashes. Now enter the electronic release code shown on the CODE CARD given to the customer when the motorcycle was delivered by the dealer.
4) Count a number of flashes of the EOBD (7, fig. 4) light equal to the first number of the secret code.
Open the throttle twistgrip, keep fully open for 2 seconds, then release. The digit entered is acknowledged, and the EOBD warning light comes on and stays on for the pre-set time of 4 seconds. Repeat the operation until you have entered the final digit.
If no operation is performed with the throttle, the EOBD light will flash 20 times and then illuminate steadily. In this case, repeat the procedure from step (1).
5) When you release the throttle, if the code was entered correctly, the EOBD light flashes to indicate that the engine is unlocked. The EOBD light returns to its normal state (off) after 4 seconds.
6) If the code has NOT be entered correctly, the EOBD light remains lit and the procedure can be repeated as many times as necessary by turning the key to OFF, then re-starting from step (1).

Notes

If the throttle twistgrip is released before the pre-set time, the EOBD light comes on again, and it is necessary to turn the key to OFF and repeat the procedure from step (1).

Operation

When the ignition key is turned from ON to OFF, the protection system activates the engine lock. When the ignition key is turned from OFF to ON to start the engine: 1) if the code is recognized, the warning light (6, fig. 4) on the instrument panel flashes briefly; the protection system has recognized the code and disables the engine lock. When you press the START (3, fig. 12) button, the engine starts up.

2) If the warning light (6, fig. 4) or EOBD light (7, fig. 4) remain lit, the code has not been recognized. In this case, it is advisable to turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try using another black key.

If the engine still does not start, contact the DUCATI Service network.

3) If the light (6, fig. 4) keeps flashing, it means that a fault indication from the immobilizer system has been cleared (for example, by means of the release procedure using the throttle). Turn the key to OFF and back to ON; the immobilizer light should return to normal state (see step 1).

Warning

Sharp knocks can damage the electronic components inside the key.

Always use the same key during the procedure. The use of different keys could prevent the system from recognizing the code in the inserted key.

Duplicate keys

If you need additional keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.

DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to a maximum of 8 keys.

DUCATI Service may ask for proof that you are the legitimate owner of the motorcycle.

The codes for any keys not present during the memory programming procedure are cancelled, to ensure that any keys that may have been lost can no longer be used to start the engine.

Notes

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

E

Ignition switch and steering lock *(fig. 10)*
This is located in front of the fuel tank and has four positions:

A) ***ON****: enables lights and engine operation;*
B) ***OFF****: disables lights and engine operation;*
C) ***LOCK****: steering is locked;*
D) ***P****: parking light and steering lock.*

E

Notes
To move the key to the last two positions, push it in before turning. In positions (B), (C) and (D), you can remove the key.

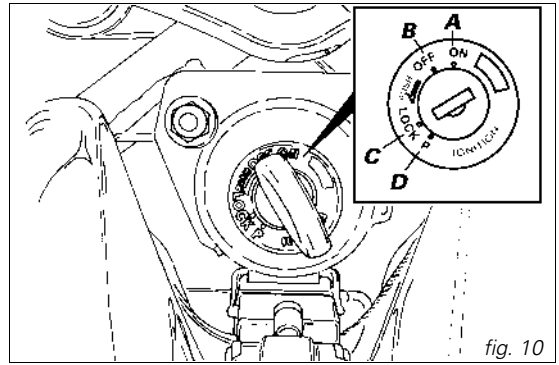


fig. 10

Left-hand handlebar switch *(fig. 11)*
1) Dip switch, two-position light selector switch:
position = low beam on;
position = high beam on.

2) Button = three-position turn signal:
centre position = off;
position = left turn;
position = right turn.
To switch off the indicator, press the lever once it has returned to the centre.

3) Button = horn.

4) Button = high beam flasher.

Clutch lever *(fig. 11)*
Lever (5) disengages the clutch. It features an adjuster knob (6) to alter the distance of the lever from the twistgrip on handlebar.
To make the adjustment, keep the lever (5) full forward and adjust the knob (6), turning it to one of the four preset positions, taking account of the fact that:
position n° 1 corresponds to the maximum distance between the lever and grip, while position n° 4 corresponds to the minimum distance.
When the lever (5) is operated, drive from the engine to the gearbox and the rear wheel is disengaged. Correct use of the clutch lever is very important in all riding situations, especially when moving off.

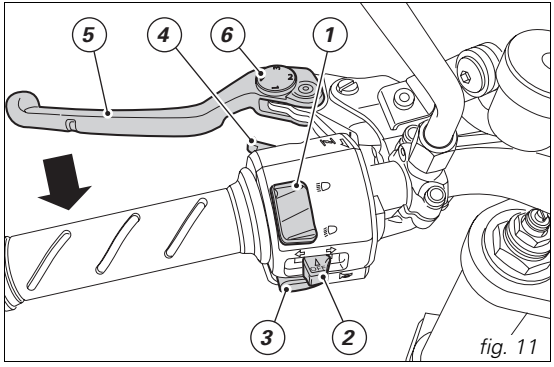


fig. 11

Important
Using the clutch properly will prolong the life of the engine and prevent any damage to components in the transmission.

Notes
The engine can be started with the side stand down and the gearbox in neutral. If starting with a gear engaged, pull in the clutch lever (in this case the side stand must be up).

Right-hand handlebar switch *(fig. 12)*
1) Two-position ***ENGINE STOP*** *switch:*
position ***(RUN)*** *= run;*
position ***(OFF)*** *= stop engine.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergencies when you need to stop the engine quickly. After the engine is stopped, return the switch to position to allow the motorcycle to be started again.

Important
Travelling with the headlamp on, switching off the engine with switch (1) and leaving the ignition key in the ***ON*** *position can drain the battery, as the headlamp remains on.*

2) Button = engine start.

Throttle twistgrip *(fig. 12)*
The twistgrip (1) on the right handlebar opens the butterfly valves in the throttle body. When released, the twistgrip returns automatically to the initial position (idling speed).

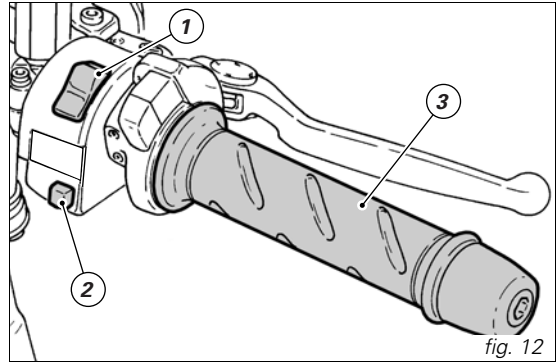


fig. 12

Front brake lever *(fig. 13)*
Pull in the lever (4) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically assisted and you only need to pull the lever gently.
The brake lever is provided with an adjuster (5) to alter the distance between the lever and the twistgrip on handlebar. Follow the same procedure as for the clutch control lever (page 19).

Warning
Before using these controls, read the instructions on page 39.

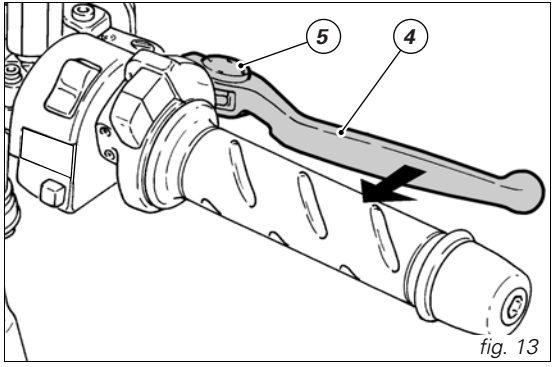


fig. 13

Rear brake pedal *(fig. 14)*
Push down on the pedal (1) with your foot to operate the rear brake.
The system is controlled hydraulically.

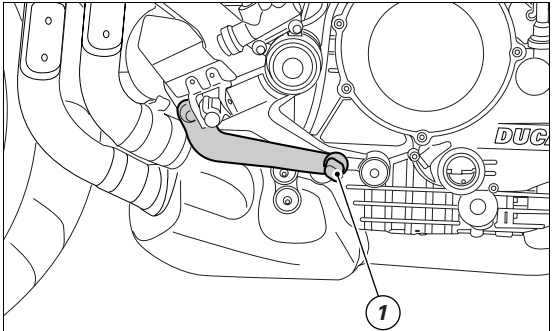


fig. 14

Gearchange pedal *(fig. 15)*
The gearchange pedal has a central position ***N****, with automatic return, and two directions of movement:*
down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. At this point the ***N*** *warning light on the instrument panel will go off;*
up = lift the pedal to engage 2nd gear and then 3rd, 4th, 5th and 6th gears.

Each time you move the pedal you engage the next gear, one gear at a time.

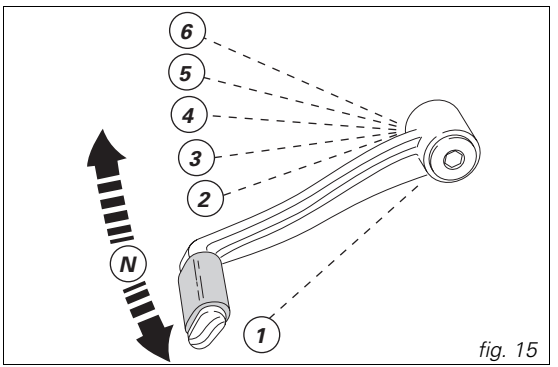


fig. 15

Adjusting the position of the gearchange pedal

(fig. 16)
The position of the gearchange pedal relative to the footrest can be adjusted to suit the requirements of the rider.
To adjust the position, proceed as follows:
Hold the rod (1) using an open-ended wrench (2) and slacken off the locknuts (3) and (4).

Notes
The locknut (4) has a left-hand thread.

Turn the rod (1) and move the pedal to the required position.
Tighten both nuts against the rod.

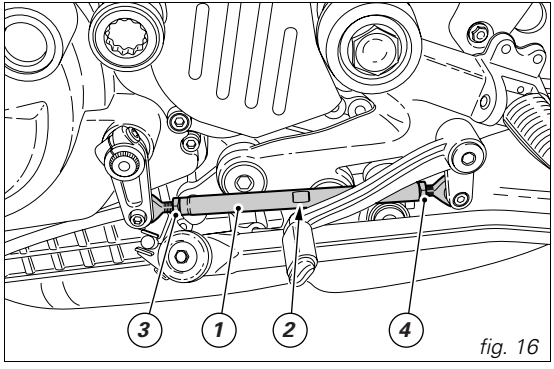


fig. 16

E

E

Adjusting the position of the rear brake pedal

(fig. 17)
The position of the rear brake lever relative to the footpeg can be adjusted to suit the requirements of the rider.
To adjust the position of the rear brake pedal, proceed as follows:
Loosen the locknut (5).
Turn the pedal travel adjustment bolt (6) until the pedal is in the desired position.
Tighten the locknut (5).
Operate the pedal by hand to check that there is 1.5 - 2 mm of freeplay before brake is operated.
If not, adjust the length of the master cylinder pushrod as follows.
Slacken off the locknut (7) on the pushrod.
Screw the pushrod (8) into the clevis (9) to increase the freeplay, or screw it out to reduce it.
Tighten the locknut (7) and recheck the pedal freeplay.

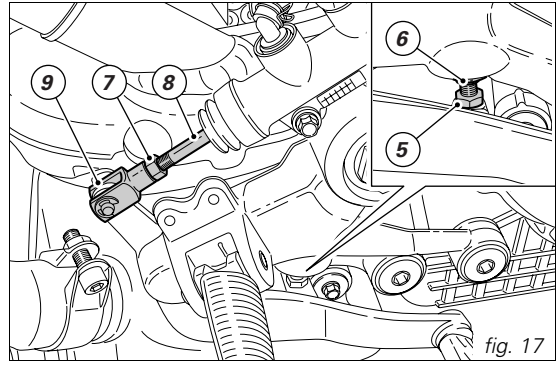


fig. 17

MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Location *(fig. 18)*

1) Fuel tank filler cap.
2) Seat lock.
3) Helmet cable pin.
4) Pillion grabhandle.
5) Side stand.
6) Rearview mirrors.
7) Rear shock absorber adjusters.
8) Front fork adjuster.
9) Tank support strut.
10) Seat cover
11) Fuel tank release lever.
12) Headlight fairing.
13) Catalytic converter.

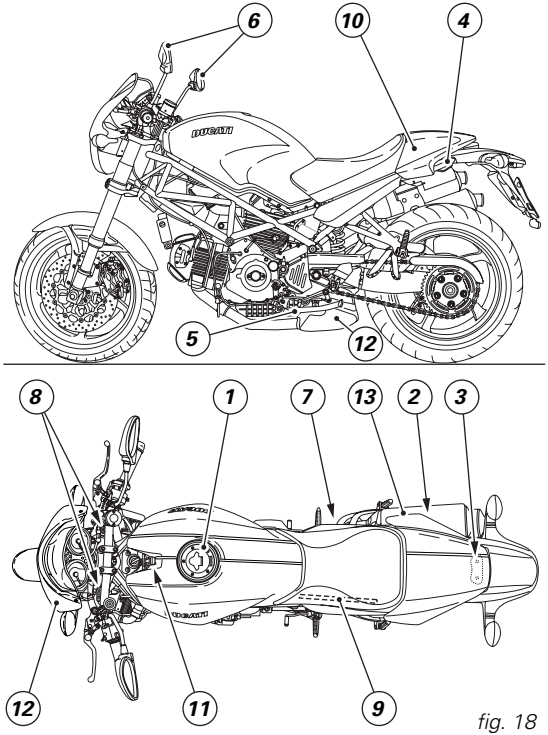


fig. 18

Fuel tank filler cap *(fig. 19)*

Opening
Raise the cover (1) and insert the key into the lock.
Give the key a 1/4 turn clockwise to unlock.
Lift the cap.

E

Closing
Close the tap with the key inserted and push it into its seat. Turn the key anticlockwise to the initial position and take it out. Replace the cover (1).

Notes
The cap can only be closed with the key inserted.

Warning
After each refuelling (see page 41) always make sure that the cap is correctly replaced and locked.

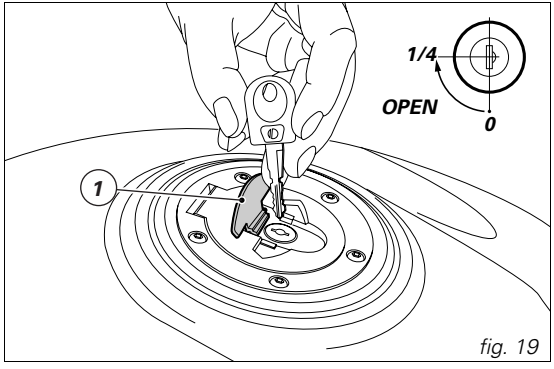


fig. 19

Seat lock and helmet holder *(fig. 20 - fig. 21)*

Opening

Insert the key into the lock and turn it clockwise to release the seat from the frame. Pull the seat backwards to release it from the front catches.
The helmet cable (1) is located at the rear of the compartment under the seat (see page 43). Pass the cable through the helmet and insert the end of the cable into the pin (2). Leave the helmet hanging and refit the seat to hold it in place.

Warning

This device protects the helmet against theft when the motorcycle is parked. Do not leave the helmet attached in this way when riding the motorcycle, as it can interfere with your movements and cause loss of control of the motorcycle.

Closing

Make sure all parts are correctly arranged and secured in the underseat compartment. Insert the front ends of the seat base under the U bolt in the frame, then push the rear end of the seat until you hear the bolt in the lock click into place. Check that the seat is firmly secured to the frame and remove the key from the lock.

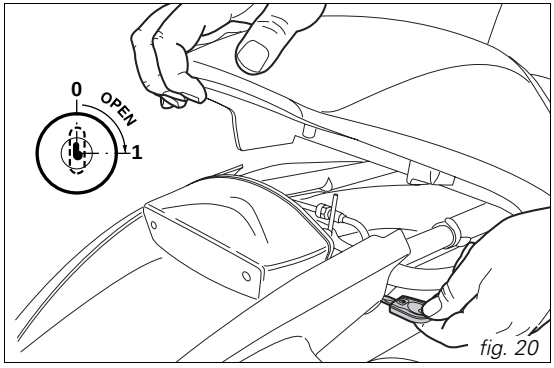


fig. 20

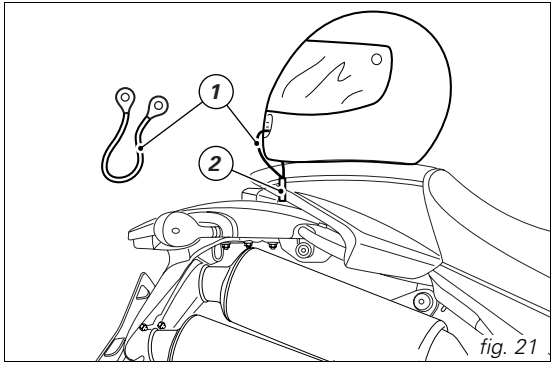


fig. 21

E

Side stand *(fig. 22)*

Important
Before lowering the side stand, check that the supporting ground is sufficiently even and hard.

E

Do not park on soft ground, gravel, asphalt softened by the sun, etc., as the motorcycle may fall over and be damaged. When parking on a slope, always park with the rear wheel on the downhill side.
To lower the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the stand (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning
Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To raise the side stand to rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the stand (1) with your foot.

Notes
It is advisable to check periodically that the stand mechanism (consisting of two springs, one inside the other) and safety sensor (2) are working properly.

Notes
The engine can be started with the side stand down and the gearbox in neutral. If starting with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

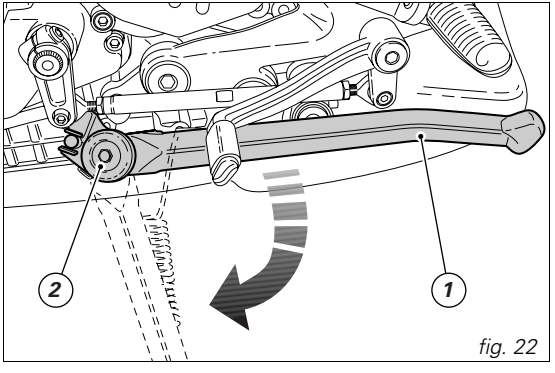


fig. 22

Front fork adjusters

The front forks can be adjusted for both rebound damping and compression damping.
The settings are adjusted by way of external adjuster screws:

1) (fig. 23) to adjust rebound damping;
2) (fig. 23) to adjust spring preload;
3) (fig. 24) to adjust compression damping.

To adjust the rebound damping setting, turn the adjuster (1) on the top of each fork leg with a flat screwdriver. To turn the adjuster (3, fig. 24), insert a screwdriver through the base of the fork tube and the hole in the wheel axle as shown.
Adjusters (1) and (3) have click positions corresponding to different damping settings.
Turn the screw fully clockwise for the hardest damping (position 0). This will be your starting point.
From this position, turn the screw anti-clockwise whilst counting the number of clicks, which correspond to setting 1, 2 and so forth.

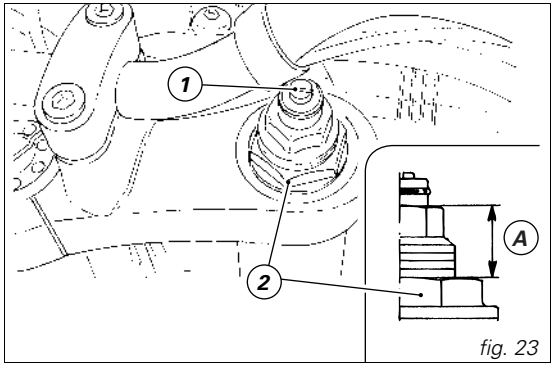


fig. 23

Standard settings;
compression: 6 clicks
rebound: 6 clicks
Spring preload (A, fig. 23): 18 mm
Adjustment range:
compression: 16 clicks
rebound: 14 clicks
Spring preload (A, fig. 23): 10 to 25 mm
To adjust the preload of the spring inside each fork leg, turn the hexagonal adjusting nut (2) with a 22-mm hex wrench.

E

Important
Adjust both fork legs to same setting.

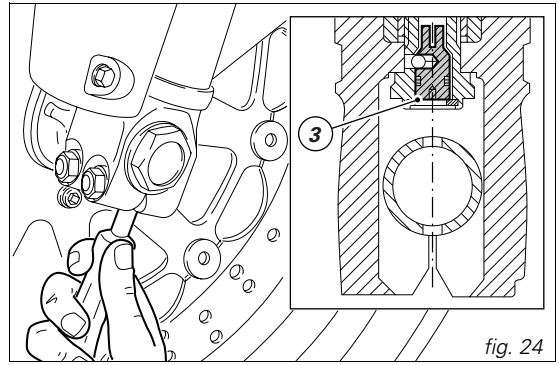


fig. 24

Rear shock absorber adjusters *(fig. 25)*
The rear shock absorber has external adjusters that allow you to adjust the rear suspension to suit different load conditions.
The adjuster (1), located on the right-hand side of the shock absorber at the lower end where it is attached to the swingarm, is used to set the rebound damping.
Turn the adjuster (1) clockwise to stiffen the damping ***H*** *and anti-clockwise to soften it* ***S****.*
STANDARD setting:
with the adjuster screwed fully clockwise, unscrew the adjuster (1) 18 clicks.
Spring preload: 25 mm
The two nuts (2) on the upper part of the shock absorber serve to adjust the preload on the external spring.
To change the spring preload, turn the upper nut. Preload is increased or reduced by screwing the lower nut in or out.

Warning
Use a pin wrench to turn the preload adjusting nut. Take special care when turning the nut, to avoid injuring your hand by striking it violently against other parts of the motorcycle if the wrench suddenly slips off the nut while turning.

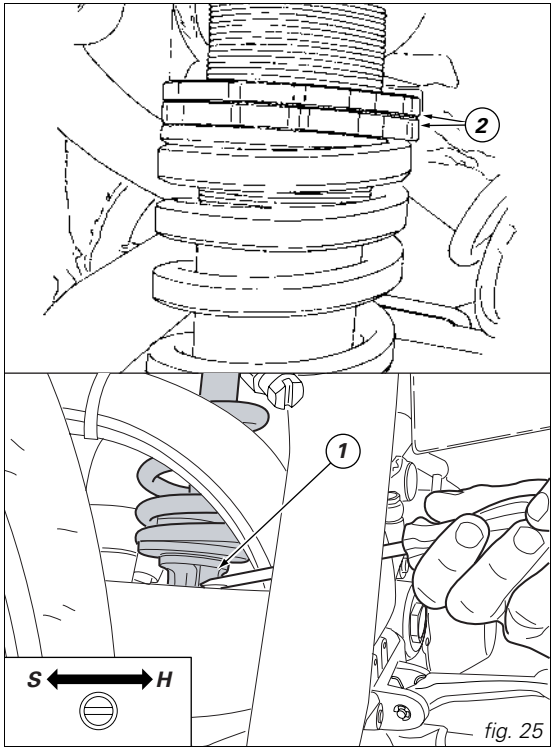


fig. 25

E

Warning

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe injury if dismantled by untrained persons.

If you plan to carry a passenger and luggage, adjust the rear shock absorber spring load to the maximum setting to improve the handling characteristics of the motorcycle and to avoid the possibility of ground contact. The rebound damping setting may also have to be adjusted.

Adjusting the rear ride height

(fig. 26 - fig. 27 - fig. 28)
The standard ride height setting is the result of tests carried out in a wide variety of conditions by our technical staff. Modifying the rear ride height is a very critical operation, and can be dangerous if carried out by untrained persons. Before changing the standard setting, measure the reference value (H, fig. 26).

The rider can adjust the rear ride height to suit his/her needs by changing the working position of the rear shock absorber.
To alter the eye to eye length of the tie-rod (1), slacken the locknuts (3).

Notes
Note that the lower nut (3) has a left-hand thread.

Rotate the tie-rod (2) with an open-end wrench.
Once the tie-rod length is adjusted correctly, tighten the nuts (3) to 25 Nm.

Warning
The length of the tie-rod (2) between the centres of the two eyes (1) should not exceed 272 mm.

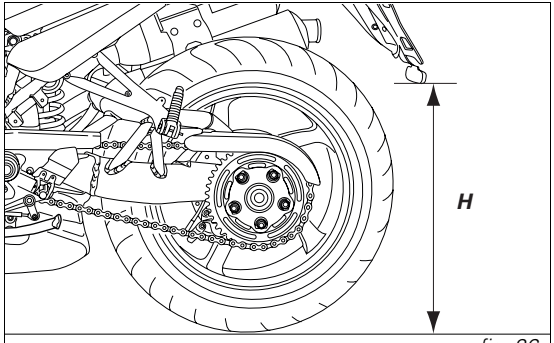


fig. 26

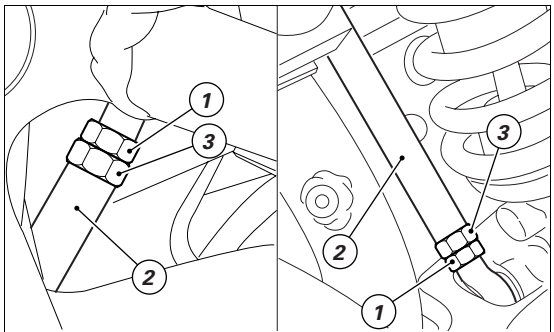


fig. 27

E

The maximum distance that the UNIBALL end fitting (A) can be unthreaded from the tie-rod body is 5 threads, or 7.5 mm (B).

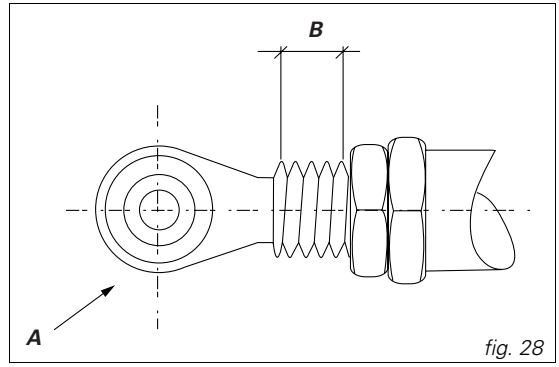


fig. 28

Running-in recommendations

Max. rpm *(fig. 27)*
Rpm limits to be observed during the running-in period and in normal use:

1) *up to 1000 km;*
2) *from 1000 to 2500 km.*

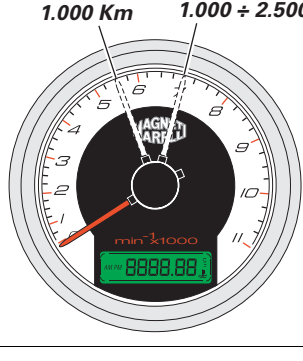


fig. 27

Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep an eye on the tachometer. The revs should never exceed:
5500-6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to continuously vary the load on the engine and the rpm, though still keeping within the above limits.
For this reason, roads with numerous bends and hilly areas are ideal for running in the engine, brakes and suspension effectively.
For the first 100 km, use the brakes gently. Avoid sudden or prolonged braking. This will allow the friction material on brake pads to bed in against the brake discs.
To allow all the mechanical moving parts in the motorcycle to adapt to one another, and to avoid shortening the life of the main engine components, it is advisable to avoid sudden acceleration and running the engine at high rpm for too long, especially uphill.
It is also advisable to check the drive chain frequently and lubricate it as required.

From 1000 to 2500 km

You can take more power from the engine, but you should never go above 7000 rpm.

Important
Throughout the running-in period, carefully follow the maintenance schedule and periodic services recommended in the warranty booklet. Failure to follow these instructions will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability for any engine damage or shortened engine life.

E

Keeping to the running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the need for overhauls and re-tuning.

Checks before starting the engine

Warning
Failure to carry out these checks before starting may result in damage to the motorcycle and injury to rider.

Before starting, check the following points:
Fuel level in the tank
Check the fuel level in the tank. Re-fuel if necessary (page 41).

Engine oil level
Check the oil level in the sump through the sight glass. Top up if necessary (page 61).
Brake and clutch fluid
Check the fluid level in the respective reservoirs.
Tyre condition
Check the pressure and condition of the tyres (page 59).
Controls
Operate the brake, clutch, throttle and gearchange controls (levers, pedals and twistgrips) and check that they function correctly.
Lights and indicators
Check that lights, indicators and horn are working properly. Replace any burnt-out bulbs (page 54).
Key locks
Check that the fuel filler cap is locked and the seat is secured.
Stand
Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 28).

Warning
If there are any faults or malfunctions, do not start the motorcycle and contact a DUCATI Dealer or Authorized Workshop.

Starting the engine

Warning
Before starting the engine, familiarise yourself with the controls that will be used when riding.

1) *Turn the ignition switch to **ON** (fig. 28). Check that both the green light **N** and the red light on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).

Notes
The engine can be started with the side stand down and the gearbox in neutral. If starting with a gear engaged, pull in the clutch lever (in this case the side stand must be up).

2) *Make sure that the stop switch (1, fig. 29) is in the RUN position, then press the start button (2, fig. 29).*

This model has servo-assisted starting. To use the servo-assisted starting feature, press the start button (2) and release it immediately. When you press the button (2) the starter motor runs automatically for a maximum time determined by the engine temperature. The system disengages the starter motor as soon as the engine starts. If the engine fails to start, wait at least 2 seconds before pressing the start button (2) again.

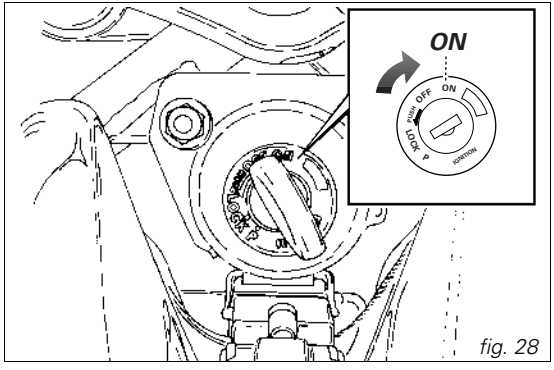


fig. 28

Allow the engine to start on its own, without turning the throttle.

Important

Do not rev the engine when cold. Allow some time for the oil to warm up and reach all points that need lubricating.

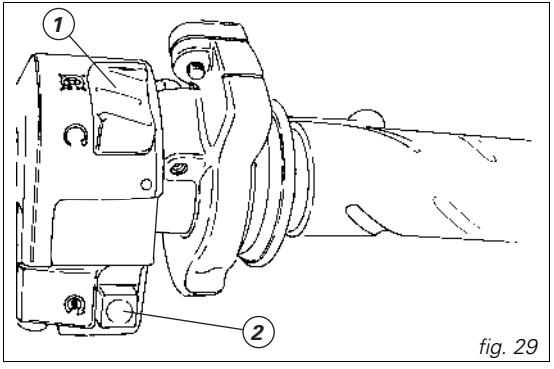


fig. 29

Moving off

1) Disengage the clutch by squeezing the clutch lever.
2) Push down the gearchange lever firmly with the tip of your foot to engage first gear.
3) Raise the engine revs by turning the throttle twistgrip while gradually releasing the clutch lever. The motorcycle will start moving.
4) Release the clutch lever completely and accelerate.
5) To change to second gear, close the throttle to reduce the engine revs, disengage the clutch, lift the gearchange lever and release the clutch lever.
To change down, proceed as follows: release the twistgrip, disengage the clutch, briefly accelerate the engine to allow the gears to synchronize, shift down and release the clutch.
Use the controls intelligently and opportunely: when riding uphill, change down immediately when the motorcycle begins to slow down, to avoid abnormal stresses on the motorcycle structure as well as on the engine.

Important

Avoid sudden accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be held in longer than necessary after a gear is engaged, otherwise friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, change down to use the engine brake, then brake by applying both brakes. Pull in the clutch lever before the motorcycle comes to a stop to prevent the engine stalling.

E

Warning

Use both the brake lever and the brake pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power. Never use the brake controls harshly or suddenly as you may lock the wheels and lose control of the motorcycle. When riding in the rain or on slippery surfaces, braking capacity is significantly reduced. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.

When tackling long, high-gradient downhill slopes, change down to use the engine brake. Apply the brakes intermittently for brief periods only. Keeping the brakes applied continuously causes the friction material to overheat and dangerously reduces braking effectiveness. Under-inflated tyres reduce braking efficiency and may adversely affect handling and road-holding on bends.

Stopping the motorcycle

Reduce speed, change down and release the throttle twistgrip. Change down to engage first gear and then neutral. Apply the brakes and bring the motorcycle to a complete stop. Switch the engine off by turning the key to ***OFF*** *(page 18).*

Important

Do not leave the key in the ON position when the engine is off to avoid damaging the electrical components.

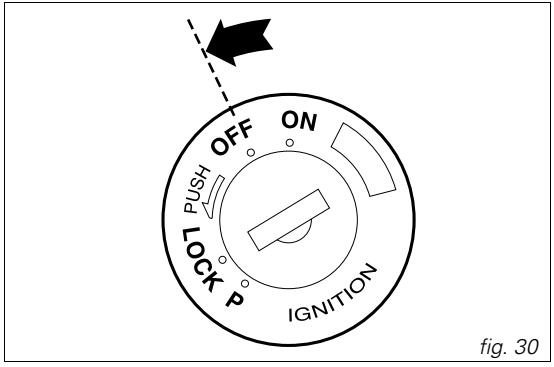


fig. 30

Refuelling

Do not overfill the tank when refuelling. The fuel level should remain below the rim of the filler cap recess (fig. 31).

Warning

Use fuel with low lead content and an original octane number of at least 95.
Check that no fuel is trapped in the filler cap recess.

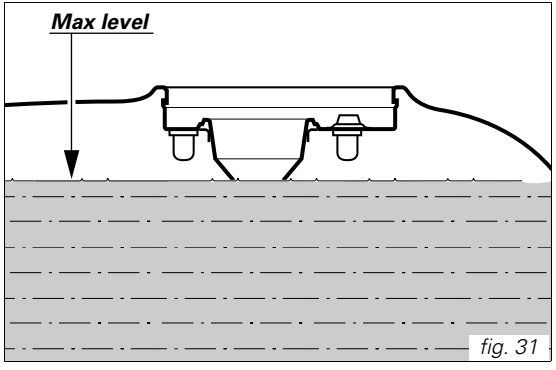


fig. 31

E

Parking

Stop and park the motorcycle on the side stand (see page 28).
*To prevent theft, turn the handlebar fully left and turn the ignition key to the **LOCK** position.*
If you park in a garage or other indoor area, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.
*If necessary, you can leave the parking lights on by turning the key to position **P**.*

Important

*Do not leave the key at **P** for long periods or the battery will run down. Never leave the motorcycle unattended with the ignition key inserted.*

Warning

The exhaust system may still be hot even after engine is switched off; so take special care not to touch it with any part of the body and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves, etc.).

Warning

Using padlocks or other locks designed to prevent movement of the motorcycle (such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on) is very dangerous, and may impair motorcycle operation and the safety of rider and passenger.

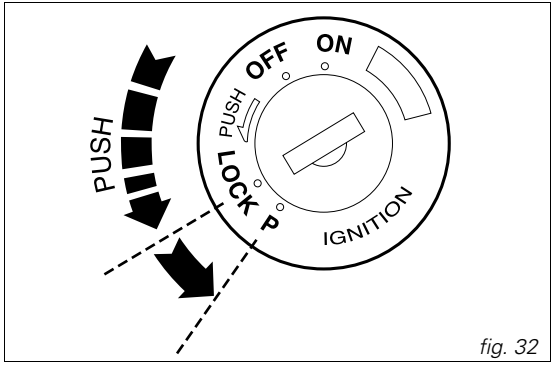


fig. 32

Toolkit and accessories *(fig. 33)*
The underseat compartment contains:
use and maintenance manual;
helmet fastening cable;
toolkit for routine maintenance operations and checks.

To access the underseat compartment, remove the seat (page 27) and take off the protective cover (1) by unscrewing the special screw (2) using a coin.

Toolkit *(fig. 34)*
Contains:
3) Spark plug wrench;
4) Tommy bar for spark plug wrench;
5) Double-ended screwdriver;
6) Helmet fastening cable;

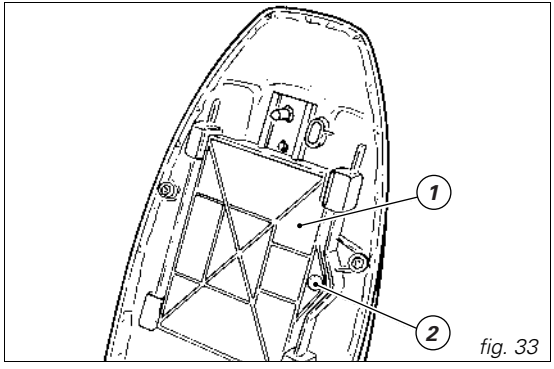


fig. 33

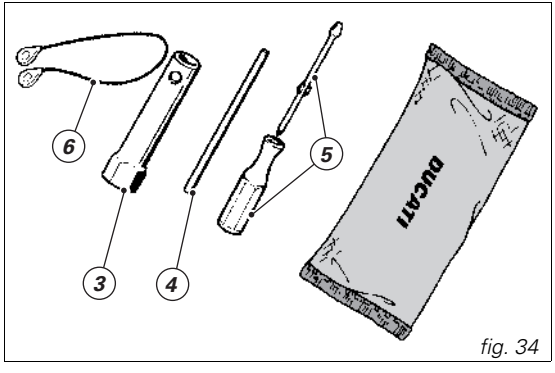


fig. 34

Removing the fairing panels *(fig. 35)*
Some parts of the motorcycle fairing have to be removed for certain maintenance or repair operations.

Warning
If parts that have been removed are not refitted correctly they may become loose suddenly while riding and cause you to lose control of your motorcycle.

Removal of the headlight fairing
Unscrew and remove the two bolts (1) securing the headlight fairing to the headlight support.

Notes
Be careful not to lose the nuts for the bolts (1) located on the inside of the headlight fairing.

Remove the headlight fairing (2).

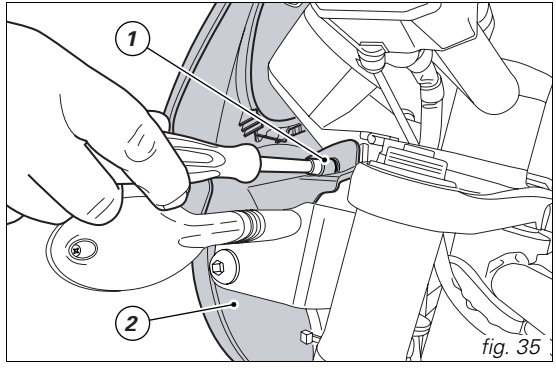


fig. 35

Lifting the fuel tank *(fig. 36)*

Warning
To prevent fuel from spilling out through the filler cap breather hole, the quantity of fuel in the tank should be less than 5 litres.

Remove the seat (page 27), lift the tank release lever (1). Lift the tank and release the support strut (2, fig. 37) from its holder under the seat.
Rest the tank on the support strut.
To replace the tank, perform the above operations in the reverse order.

Warning
When lowering the fuel tank, take care to position the hoses correctly so they are not pinched or crushed.

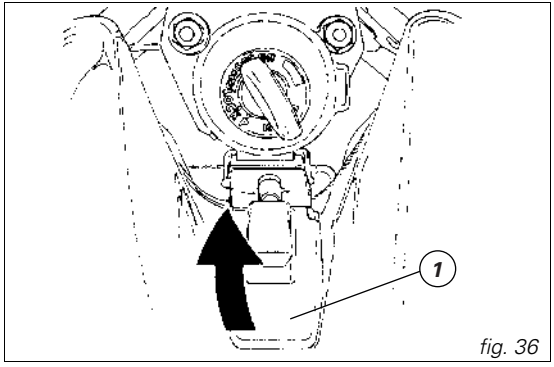


fig. 36

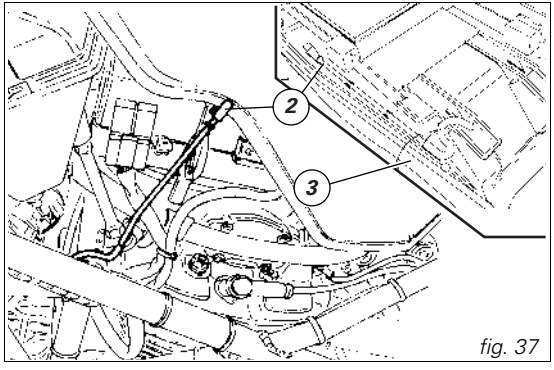


fig. 37

E

Changing the air filter *(fig. 38)*
The air filter must be renewed at the intervals indicated in the periodic maintenance table shown in the Warranty Booklet. To access the airbox, raise the fuel tank (page 45). To remove the filter, release the clips (1) on both sides of the airbox cover and remove the cover (2, fig. 38). Remove the old filter cartridge (3, fig. 39) and fit a new one.

Important
A dirty filter reduces the amount of intake air, which increases fuel consumption, reduces engine power and causes deposits to form on the spark plugs.
Do not use the motorcycle without a filter; as impurities in the air could get into the engine and cause damage.

Reinstall the filter correctly in its housing in the airbox, as shown in the figure, and refit all the parts originally removed.

Important
If using the machine on wet or dusty roads, the air filter cartridges should be renewed more frequently than the intervals in the periodic maintenance table in the Warranty Booklet.

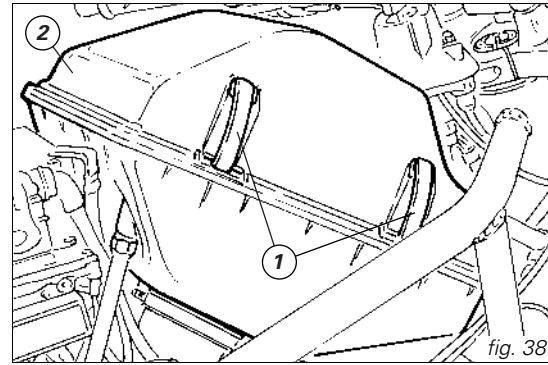


fig. 38

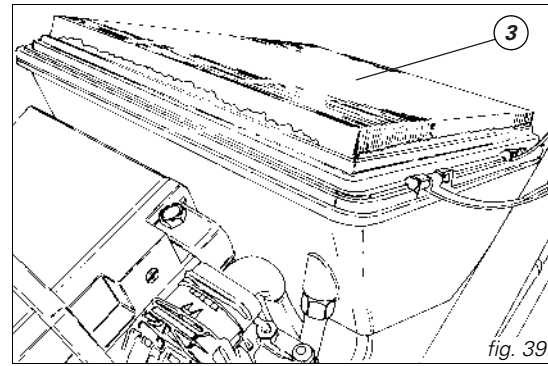


fig. 39

Checking the brake and clutch fluid level *(fig. 40)*
The level must not fall below the ***MIN*** *marks on the respective reservoirs.*
If the level is too low it can allow air to get into the circuit, thus impairing the efficiency of the relative system.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the periodic maintenance table (see Warranty Booklet) by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Important
It is recommended that all brake and clutch hoses be replaced every four years.

Clutch system
If there is too much play at the control lever and the motorcycle jumps or stops when a gear is engaged, this indicates air in the system. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and the air removed.

Warning
The level of clutch fluid tends to increase in the reservoir as the friction material on the clutch plates wears out. Do not exceed the specified level (3 mm above minimum level).

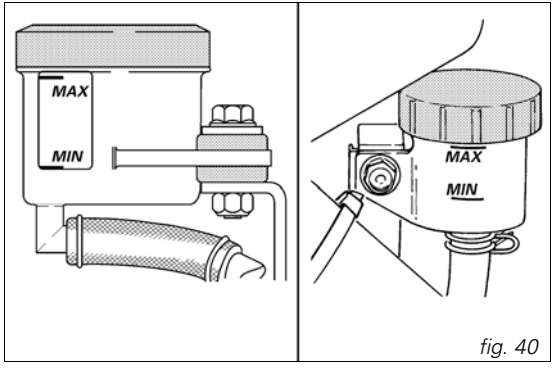


fig. 40

Brake system
If there is excessive play at the brake lever or pedal even though the brake pads are still in good condition, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and any air expelled from the circuit.

Warning
Brake and clutch fluid is harmful to paintwork and plastic parts, so do not allow it to come into contact with them.
Hydraulic oil is corrosive and can cause damage and injuries.
Never mix different quality oils.
Check that the seals are in good condition.

E

Checking the brake pads for wear *(fig. 41)*

Front brake

The brake pads are marked with wear indicators so that they can be checked without removing them from the calipers. If the grooves in the pad friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Rear brake

The thickness of the friction material must be at least 1 mm on each pad.

Important

Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

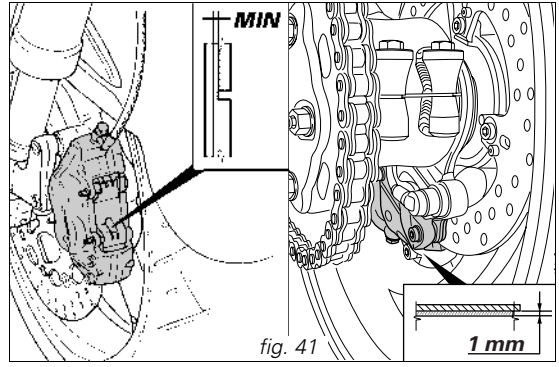


fig. 41

Lubricating cables and joints *(fig. 42)*
The condition of the outer cables of the throttle and starter cables should be checked at regular intervals. There should be no signs of pinching or cracking on the outer plastic sheath. Operate the control to check that the inner cable slides smoothly inside the outer cable: if you feel any rubbing or catching, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
To prevent problems of this sort, periodically lubricate the ends of each control cable with SHELL Advance Grease or Retinax LX2.

In the case of the throttle control cable, it is advisable to separate the upper and lower halves of the twistgrip housing by unscrewing the two retaining screws (1, fig. 42), and then grease the end of the cable and the pulley.

Warning
Close the twistgrip housing carefully, inserting the cable in the pulley.

Refit the cover and tighten the screws (1) to 1.8 Nm.

To ensure smooth operation of the pivot on the side stand, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 to all points exposed to friction.

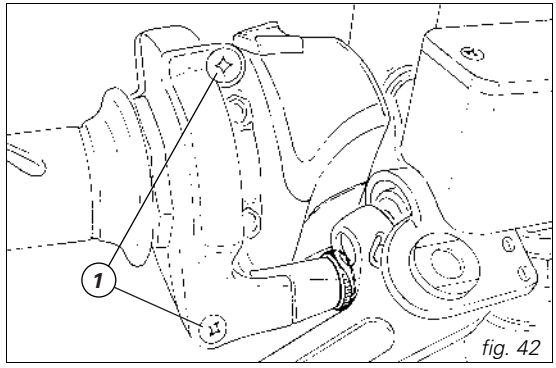


fig. 42

Adjusting the throttle control cable *(fig. 43)*
In all steering positions, the throttle twistgrip should have about 2 – 4 mm of free travel, measured at the outer edge of the twistgrip housing. Adjust if necessary, using the adjuster (1, fig. 43) located on the twistgrip.

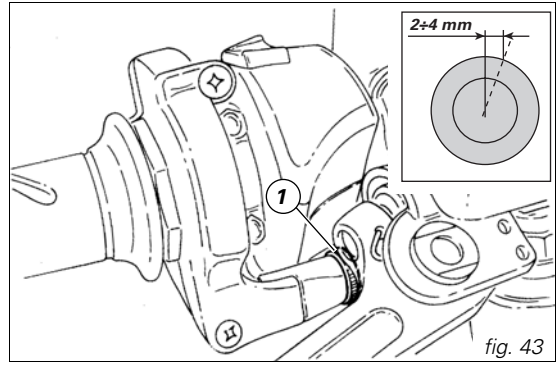


fig. 43

Charging the battery *(fig. 44)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
*First disconnect the black negative terminal (**-**), then the red positive terminal (**+**).*
Release the clips (1) and remove the battery.

Warning
The battery produces explosive gases: keep it away from heat sources and flames.

Charge the battery in a well-ventilated area.
*Connect the battery charger leads to the battery terminals: red to the positive terminal (**+**), black to the negative terminal (**-**).*

Important
Connect the battery to the charger before switching on to prevent sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive terminal first.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1A for 5-10 hours.

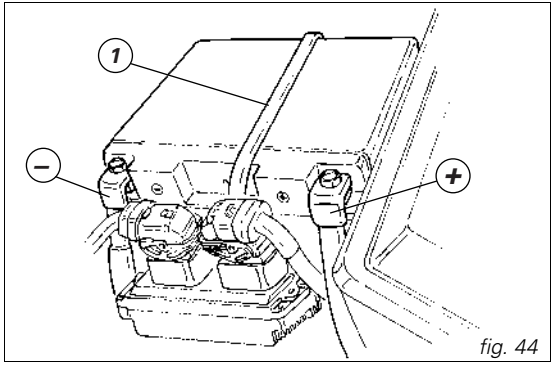


fig. 44

E

Checking the drive chain tension *(fig. 45)*
Move the motorcycle slowly until you find the point at which the upper section of the chain is most taut.
Place the motorcycle on its side stand.
Push the chain upwards with a finger in correspondence with the centre of the swingarm (see adhesive label).
The lower run of the chain should deflect by approximately 22 - 27 mm.
If not, have the chain tensioned at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning
For the safety of the rider, it is essential for the eccentric hub screws to be correctly tightened.

Important
An incorrectly tensioned chain causes parts of the transmission to wear out rapidly.

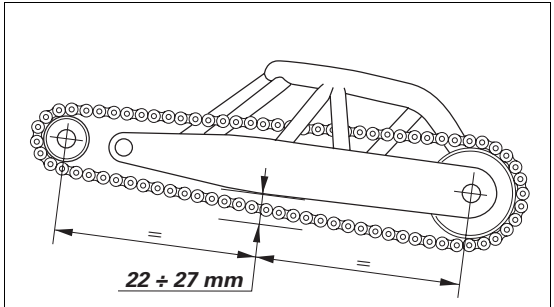


fig. 45

Lubrication of the drive chain

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.
So as not to damage these seals when cleaning the chain, use special solvents and avoid aggressive washing with high-pressure steam cleaners. After cleaning, blow the chain dry with compressed air or wipe with an absorbent material, then lubricate each link with SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain.

Important

Using non-specific lubricants may cause severe damage to the chain and the front and rear sprockets.

Changing light bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, check that the new one complies with voltage and wattage specified in the "Electrical System" paragraph on page 72.

E

***Headlight** (fig. 46 - fig. 47 - fig. 48 - fig. 49)*

To carry out maintenance on the headlight, it is advisable to remove the headlight fairing as described in the paragraph "Removing the headlight fairing" on page 44.

To access the headlight bulbs, loosen the lower screw (1) that attaches the lens/reflector assembly to the shell. Disconnect the wiring connector (2, fig. 47) from the headlight bulb. Release the bulb retaining clip (3, fig. 47) and remove the bulb from its housing.

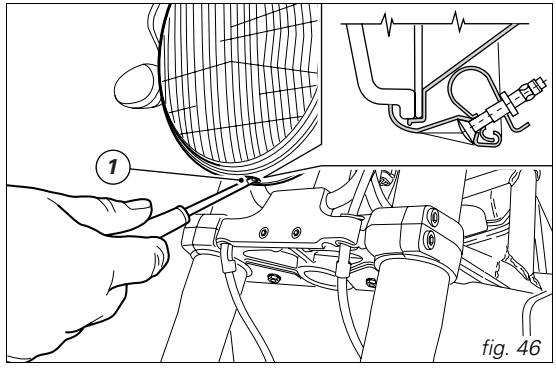


fig. 46

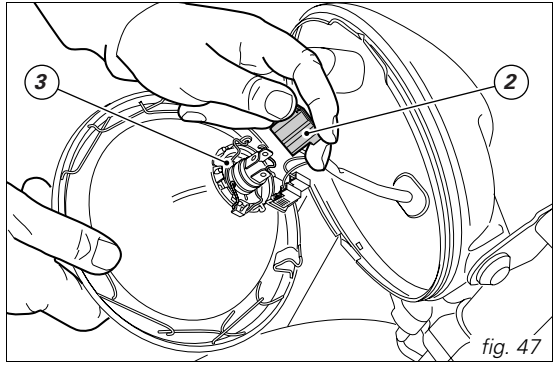


fig. 47

Fit a new bulb (4, fig. 48).

Notes

Do not touch the transparent part of the bulb with your fingers, this will darken it and cause a loss of brightness.
Insert the tabs on the bulb base into the corresponding slots in the bulb housing to ensure the bulb is correctly positioned;
hook the end of the clip (3, fig. 47) on to the headlight mountings. Reconnect the wiring.

To renew the parking light bulb, detach the wiring connector. The bulb (5, fig. 49) is of the bayonet type: push it in and turn it anti-clockwise to remove it. Push the new bulb in and turn it clockwise until it clicks into place. Reconnect the wiring connector and replace the lens/ reflector assembly.

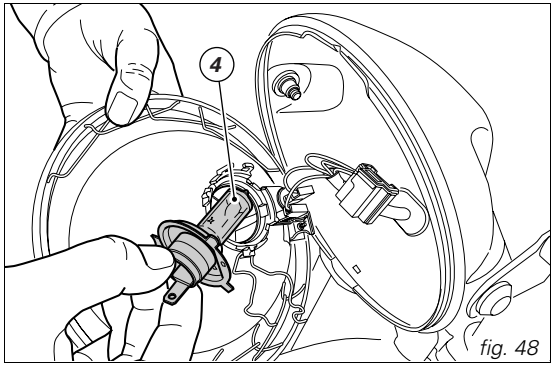


fig. 48

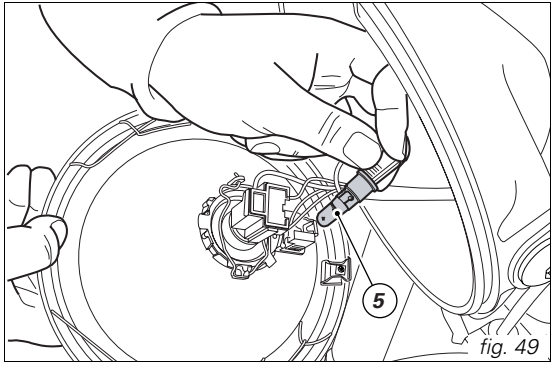


fig. 49

Turn signals *(fig. 50)*
Loosen the screw (1) and detach the lens (2) from the turn signal light.
The bulb has a bayonet-type base: to remove, push it in and turn anti-clockwise. Push in the new bulb and turn it clockwise until it clicks into place. Refit the lens by inserting the tab (A) in the corresponding slot in the turn signal. Replace and tighten screw (1).

Brake light *(fig. 51)*
To change the brake light bulb, loosen the two screws (1) securing the lens (2) and remove it. The bulb has a bayonet-type base: to remove it, push it in and turn it anti-clockwise. Push in the new bulb and turn it clockwise until it clicks into place. Refit the lens.

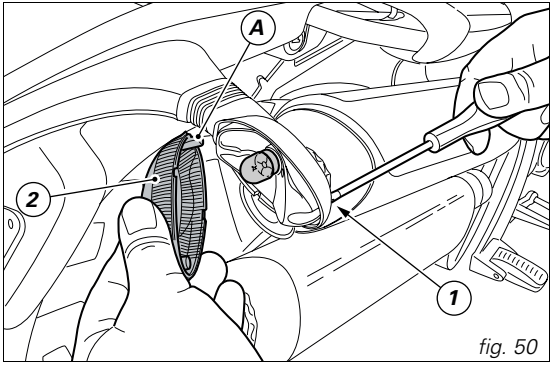


fig. 50

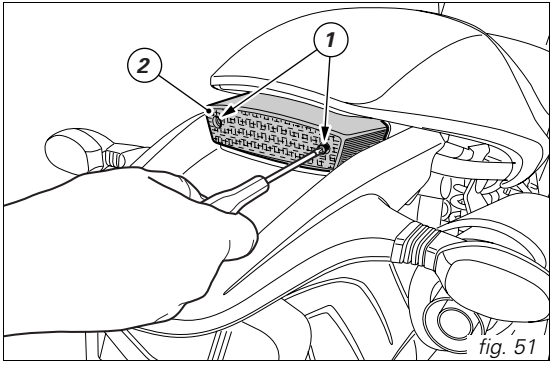


fig. 51

Number plate light *(fig. 52)*

To access the bulb in the number plate light (3), pull the bulb holder out from the light, then pull the bulb out of the holder and renew it.

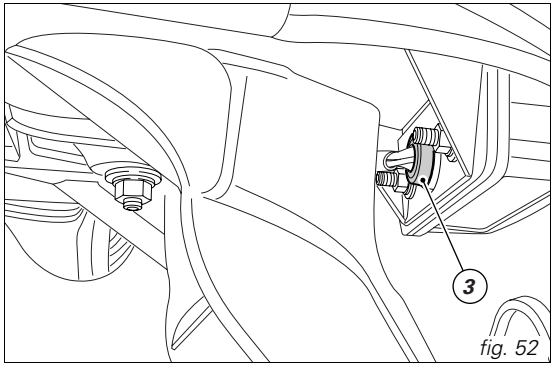


fig. 52

E

Headlight aim *(fig. 53)*
To check the headlight aim, place the motorcycle upright with the tyres inflated to the correct pressure and one person sitting astride the motorcycle. The motorcycle should be perfectly vertical, with its longitudinal axis at right angles to a wall or screen at a distance of 10 metres. Draw a horizontal line on the wall at the height of the centre of the headlight and a vertical one in line with the longitudinal axis of the motorcycle.
If possible, perform this check in conditions of low ambient light.
Switch on the low beam headlight.
the upper edge between the dark area and the lit area should not be above 9/10th of the height of the headlamp centre from the ground.

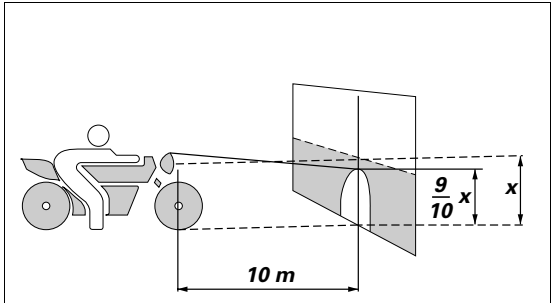


fig. 53

Notes
Note: this procedure is the one specified by Italian regulations for checking the maximum height of light beams.
Owners in other countries should adapt this procedure to the regulations in force in the country where the motorcycle is used.

The vertical aim of the headlamp is adjusted by turning the screws (1, fig. 54) that attach it to the side mountings.

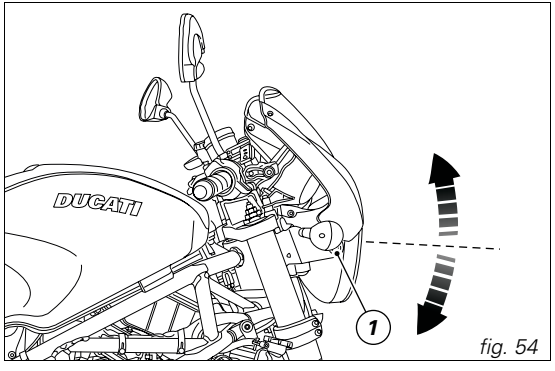


fig. 54

Tyres

Front tyre pressure:
2.1 bar – 2.3 kg / cm^2
Rear tyre pressure:
2.2 bar – 2.4 kg / cm^2

As tyre pressures are affected by changes in temperature and altitude, check and adjust them whenever you are riding in areas where there are large variations in temperature or altitude.

Important
Check and adjust the pressures with the tyres cold.

To prevent distortion of the front wheel rim, increase tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar when riding on bumpy roads.

Repairing or renewing tyres

With minor punctures, tubeless tyres take a long time to deflate, as they tend to hold the air inside. If you find that one of the tyres is slightly deflated, check the tyre for slow punctures.

Warning
Punctured tyres tyre must be renewed.
Replace with tyres of the original brand and type.
Be sure to tighten the valve caps securely to prevent leaks while riding. Never fit tyres with inner tubes, as these can cause the tyre to burst suddenly, with possibly serious consequences for the rider and passenger.

After renewing a tyre, the wheel must be balanced.

Important
Do not remove or alter the position of the wheel balancing weights.

Notes
If tyres need changing, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

Measure the tread depth (S, fig. 55) at the point where the tread is most worn.
It should not be less than 2 mm, and in any case not less than the legal limit.

E

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for cracks and cuts, especially on the side walls, and bulges or large stains that indicate internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies stuck in the tread.

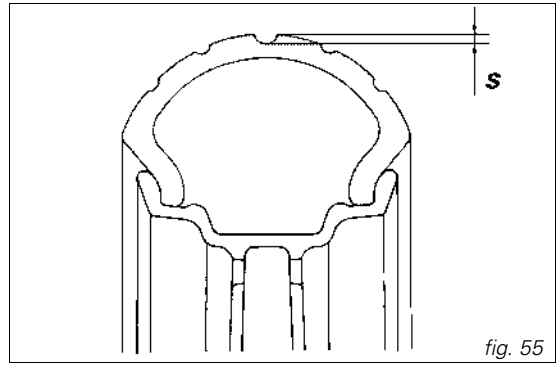


fig. 55

Checking the engine oil level *(fig. 56)*
The engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
Check the oil level with the motorcycle upright and the engine cold. Allow a few minutes for the oil level to stabilize after stopping the engine.
The oil level should be between the marks next to the sight glass. If the level is below the bottom mark, top up with SHELL Advance Ultra 4 engine oil.
Remove the oil filler cap (2) and top up until the oil reaches the required level. Replace the filler cap.

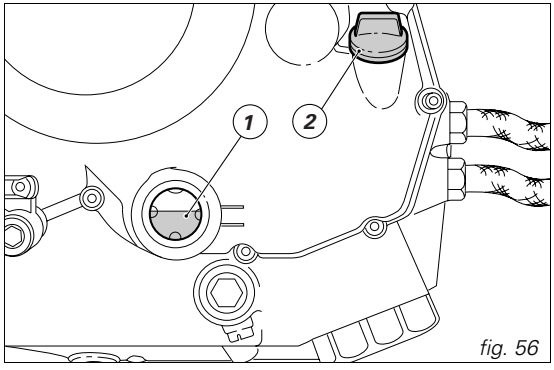
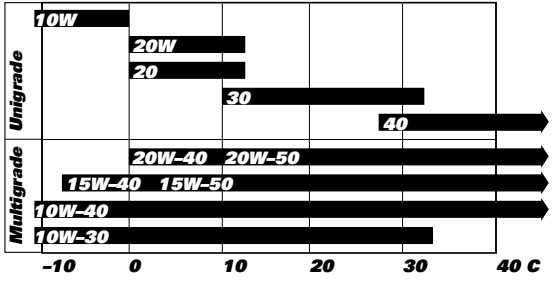


fig. 56

Important
To change the engine oil and filters at the intervals specified in the maintenance table in the Warranty Booklet, contact a Ducati dealer or authorized workshop.

Oil viscosity
SAE 10W-40
The other viscosity values shown in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and renewing the spark plugs *(fig. 57)*
Spark plugs are an important part of the engine and should be checked at regular intervals.
This is a relatively simple operation and provides a good indication of how well the engine is running.
Pull the spark plug caps off the spark plugs and remove the plugs from the cylinder heads using the wrench supplied in the toolkit.
Check the colour of the ceramic insulation around the centre electrode: an even brown colour is a sign that the engine is in good condition.
If the insulation is any other colour, or if there are dark deposits, renew the spark plug and describe the condition of the old plug to a Ducati dealer or authorized workshop.
Also check the centre electrode; if it is worn or glazed, renew the spark plug.
Check the electrode gap, which must be:
0.10 - 0.15 mm

Important
Take care when bending the side electrode to adjust the gap. A gap outside the specified limits will adversely affect engine performance and may lead to difficult starting or erratic idling.

Thoroughly clean the electrode and insulation using a wire brush, and check the condition of the washer.
Clean the spark plug seat in the cylinder head, and take care not to allow foreign objects to fall inside the combustion chamber.

Insert the spark plug in the cylinder head and screw in fully by hand. Tighten to 20 Nm.
If you do not have a torque wrench, tighten the plug by hand, then give it a further 1/2 turn with the spark plug wrench supplied in the toolkit.

Important
Do not use spark plugs with an unsuitable heat rating or incorrect reach.
The spark plug must be tightened correctly.

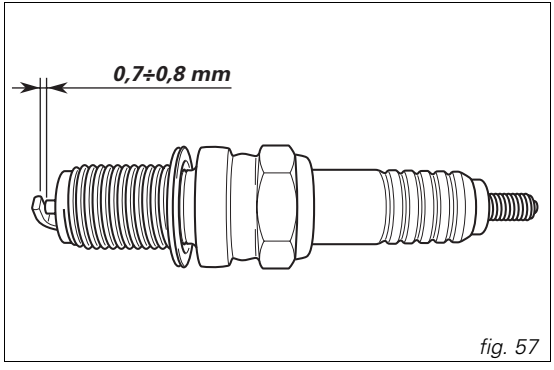


fig. 57

General cleaning

To preserve the original gloss on metal surfaces and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals depending on the type of use and according to the particular road conditions. Use specific products, where possible biodegradable. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle immediately after use, as marks can form due to evaporation of the water on hot surfaces.
Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets.
Cleaning the motorcycle with high-pressure water cleaners may lead to seizure or serious faults in the front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers, with subsequent loss of the required levels of safety.

If parts of the engine are unusually dirty or greasy, use a degreasing agent, avoiding contact with transmission components (chain, front and rear sprockets, etc.).
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

There may be loss of braking efficiency immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. This will cause loss of braking efficiency. Clean the discs with an oil-free solvent.

E

Storing the motorcycle

If the motorcycle is to be left unused for a long period, it is advisable to carry out the following operations first:
clean the motorcycle;
empty the fuel tank by removing the drain plug and gasket;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times to form a protective film of oil on the cylinder inner walls;
place the motorcycle on the paddock stand;
disconnect and remove the battery. If the motorcycle has been left unused for more than a month, the battery should be checked and re-charged if necessary.
Protect the motorcycle with a special motorcycle cover that will not damage the paintwork or retain moisture. This type of motorcycle cover is available from Ducati Performance.

Important notes

The legislation in some countries (France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc.) sets certain noise and pollution standards.
Periodically carry out the required checks and replace parts as necessary, using Ducati original spare parts, in compliance with the regulations in the country concerned.

Weights

Weights
Dry weight (excluding liquids and battery)
178 kg
Fully laden: 390 kg

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and could result in loss of control.

Overall dimensions *(mm) (fig. 58)*

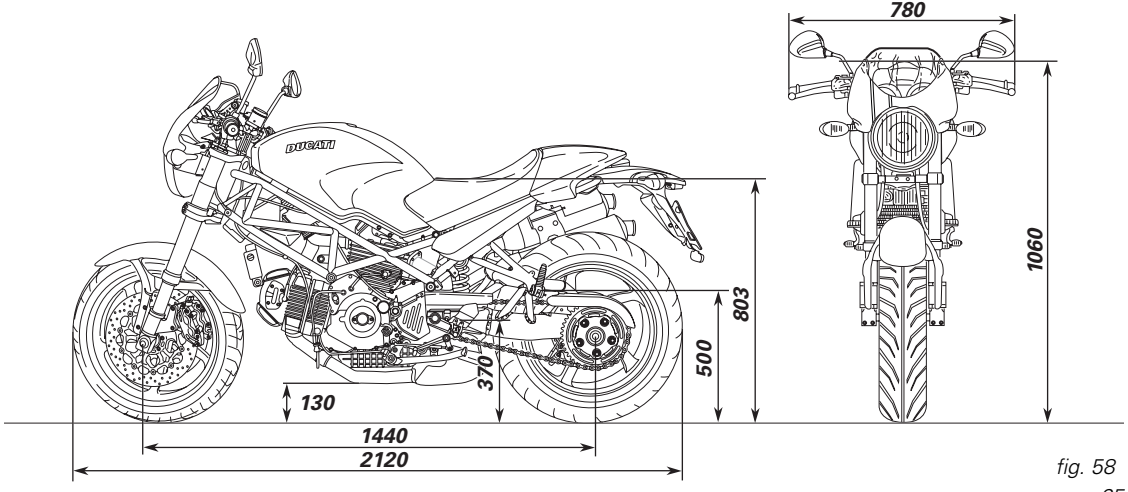


fig. 58

Fuel, lubricants and other fluids	**Type**	**dm^3 (litres)**
Fuel tank, including a reserve of 3 dm^3 (litri)	*Unleaded fuel with at least 95 octane rating*	*14*
Sump and filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,3*
Front/rear brake and clutch circuits	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection for electrical contacts	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Front fork	*SHELL Advance Fork 7.5 or Donax TA*	*0.465 (each leg)*

Important
Do not use additives in fuel or lubricants.

Engine

Longitudinal 90º "L" twin cylinder, four-stroke.
Bore (mm):
94
Stroke (mm):
71,5
Total displacement cm^3:
992
Compression ratio 1:10±0.5
Max power at crankshaft (95/1/EC)
64 kW - 84 CV at 8.250 rpm
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
86 Nm (8.5 kgm) at 6.250 rpm

Timing system

Desmodromic *with two valves per cylinder, operated by four rocker arms (two opening rockers and two closing rockers) and one overhead camshaft. Driven by the crankshaft through spur gears, timing belt pulleys and toothed timing belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 59)*

1) Opening (or upper) rocker arm;
2) opening shim;
3) half rings;
4) closing (or lower) shim;
5) return spring for closing rocker;
6) closing (or lower) rocker arm;
7) camshaft;
8) valve.

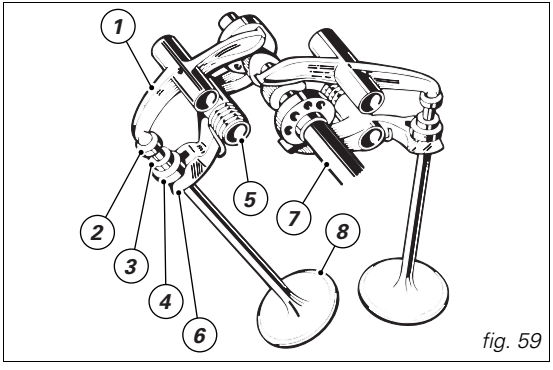


fig. 59

Performance data

Maximum speed in any gear should be reached only after the correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Important

Failure to follow these instructions will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability for any engine damage or shortened engine life.

Spark plugs

Make:
CHAMPION
Type:
RA 6 HC.
Make:
NGK
Type:
DCPR8E.

Fuel system

Indirect electronic injection (MARELLI)
Throttle body diameter:
45 mm
Injectors per cylinder: 1
Holes per injector: 1
Fuel supply: 95-98 RON.

Brakes

Front

Type:
drilled steel.
2 discs.
Braking surface material:
steel.
Flange material:
steel.
Disc diameter:
320 mm.
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface, cm^2:
44 per disc
Differential bore brake calipers.
Make and type:
BREMBO 30/34-4 Piston.
Friction material:
FERIT I/D 450 FF.
Master cylinder type:
PSC 16.

Rear

Type:
with fixed drilled steel disk.
Disc diameter:
245 mm.
Hydraulically operated by pedal on R.H. side.
Braking surface:
25 cm^2.
Brake caliper:
bore. Ø 32 mm.
Make and type:
BREMBO P 32
Friction material:
FERIT I/D 450 FF.
Master cylinder type:
PS 11 C.

Warning
The brake fluid used in the brake system is corrosive. In the event of accidental contact with eyes or skin, wash the affected area with copious amounts of running water.

E

Transmission

Clutch:
dry multiplate;
operated by control lever on left handlebar.
Transmission from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Front sprocket/clutch sprocket ratio:
32/59
Gearbox:
6 speed;
with constant mesh gears, gearchange pedal on left.

Final drive ratio:
15/41
Total gear ratios:
1st 15/37
2nd 17/30
3rd 20/27
4th 22/24
5th 24/23
6th 28/24

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
RK
Type:
525 GXV
Dimensions:
5/8" x 1/4"
No. of links:
103+1 joining link

Important

The above gear ratios are the approved ones and should not be modified under any circumstances.

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitions or special tracks, Ducati Motor Holding S.p.A. will be pleased to provide information about the special ratios available. Please contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning

To replace the rear sprocket, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
Incorrect replacement of this component could seriously endanger rider and passenger safety and cause irreparable damage to the motorcycle.

Frame
High-strength tubular steel trellis.
Steering angle (on each side):
27°
Steering head rake:
24°
Trail mm:
96

Wheels
Light alloy, five spokes.

Front
Make:
BREMBO
Dimensions:
MT3.50x17"

Rear
Make:
BREMBO
Dimensions:
MT5.50x17"
Both wheels have removable axles.

Tyres

Front
Radial tubeless tyre
Size:
120/70-ZR17

Rear
Radial tubeless tyre
Size:
180/55-ZR17

Suspension

Front
Upside-down hydraulic forks.
Stanchion diameter: 43 mm.
Travel along leg axis 130 mm.

Rear
Progressive linkage with a rocker arm connecting the frame and upper pivot point of the shock absorber. Adjustable rebound damping and spring preload. Pivots at the lower end on the aluminium swingarm.
The swingarm pivot bolt passes through the engine.
This system gives the motorcycle excellent stability.
Shock absorber travel: 65 mm.
Rear wheel travel: 148 mm.

Notes
Do not carry out any operations on the motorcycle that could modify the technical characteristics for which approval was obtained.

Exhaust system
Catalyzed in compliance with Euro 3 emission regulations.
USA model: not catalyzed.

Available colours

E

S2R 1000
Ducati anniversary red, code F_473.101 (PPG) with white band, code D753 (PPG);
Red frame with white wheels.

Glossy black, code 248.514 (PPG);
Black frame with white wheels.

*Metallic dark grey, code *0022 (PPG);*
Black frame and wheels.

Electrical system
The main components of the electrical system are:
***front headlight**:*
*bulb type: **H4 (12V-55/60W)**.*
parking light:
*bulb type: **T4W (12V-4)**.*
Electrical controls on handlebars:
turn signals:
*bulb type: **R10W (12V-10W)**.*
Horn
***Brake light switches**.*
***Battery, 12V-16 Ah**.*
***Alternator 12V-520W**.*
***Electronic voltage regulator**, protected by a **40A** fuse near the battery.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light and brake signal:
*bulb type: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Number plate light:
*bulb type: **W5W (12-5W)**.*

Notes
To replace the bulbs, refer to the "Changing the bulbs" paragraph, page 54.

Fuses

The main fuse box is located on the left of the battery (fig. 60).
The fuses are accessed by removing the cover (1), which shows the ampere ratings and mounting locations.
The fusebox contains six fuses plus two spares.

The 40A fuse (2) on the right of the battery (fig. 60) protects the electronic voltage regulator.
To access this fuse, remove the protective cap (3).

A blown fuse is identified by a broken filament (4, fig. 61).

Important

*To avoid possible short circuits, switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse.*

Warning

Never use a fuse with a rating other than the one specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even cause fire.

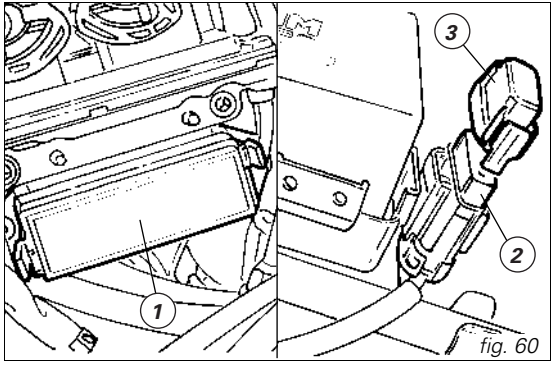


fig. 60

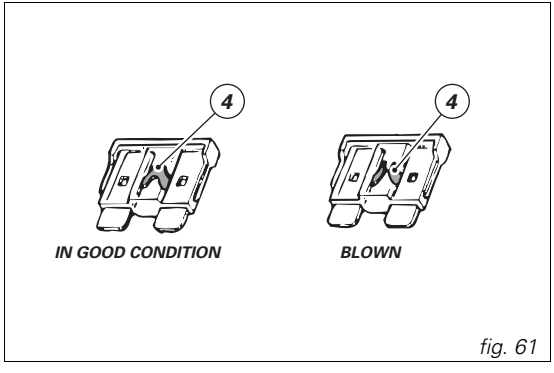


fig. 61

Key to the electrical system/injection system diagram

1) RH handlebar switch.
2) Transponder antenna
3) Key switch
4) Main relay
5) Fusebox
6) Starter motor
7) Starter contactor
8) Battery
9) Regulator fuse
10) Regulator
11) Alternator
12) Rear right turn signal
13) Tail light
14) Number plate light
15) Rear left turn signal
16) Fuel tank
17) Injection relay
18) Self-diagnosis connection
19) Maintainer socket
20) Speed sensor
21) Side stand switch
22) Lambda sensor
23) Horizontal cylinder coil
24) Horizontal cylinder spark plug 1
25) Horizontal cylinder spark plug 2
26) Vertical cylinder coil
27) Vertical cylinder spark plug 1
28) Vertical cylinder spark plug 2
29) Horizontal cylinder injector
30) Vertical cylinder injector
31) Throttle position sensor
32) Rpm/timing sensor
33) ECU oil temperature sensor
34) Stepper motor
35) Electronic Control Unit
36) Neutral indicator switch
37) Oil pressure switch
38) Rear brake switch
39) Front brake switch
40) Clutch switch
41) Instrument panel oil temperature sensor
42) LH handlebar switch.
43) Air temperature/pressure sensor
44) Instrument panel
45) Front left turn signal
46) Horn
47) Headlight
48) Front right turn signal

Wire colour code

B *Blue*
W *White*
V *Violet*
Bk *Black*
Y *Yellow*
R *Red*
Lb *Light blue*
Gr *Grey*
G *Green*
Bn *Brown*
O *Orange*
P *Pink*

Key to fusebox *(1, fig. 60)*

Pos.	*Users*	*Val.*
1-9	*General*	*30 A*
2-10	*Fuel pump, injectors, coils*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*ECU power*	*3 A*
5-13	*Passing light*	*7.5 A*
6-14	*Parking light, instrument panel, high/low beam*	*15 A*
7-15	*Brake light, horn*	*10 A*
8-16	*Maintainer socket*	*5 A*

Notes

The electrical system wiring diagram is at the end of this manual.

PERIODIC MAINTENANCE RECORD

km	Name of Ducati Service	Mileage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

E

USA

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.
Evaporative Emission Control System
California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.
A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.
Do not let protective apparel give you a false sense of security.
Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.
When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.
When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.
When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.
Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.
When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.
When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.
On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.
When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.
Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.
Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.
Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.
Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions.
This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!
A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system.
Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 40).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning
Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel
Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.
Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN)
Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

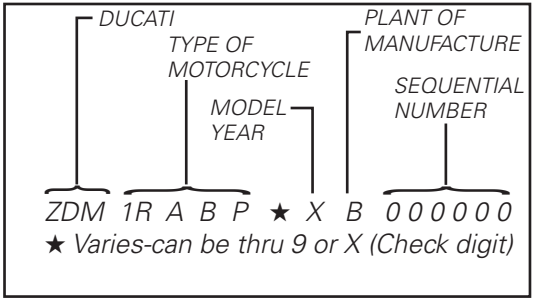

DUCATI
TYPE OF MOTORCYCLE
MODEL YEAR
PLANT OF MANUFACTURE
SEQUENTIAL NUMBER
ZDM 1R A B P ★ X B 000000
★ Varies-can be thru 9 or X (Check digit)

fig. A

Label location *(fig. B)*

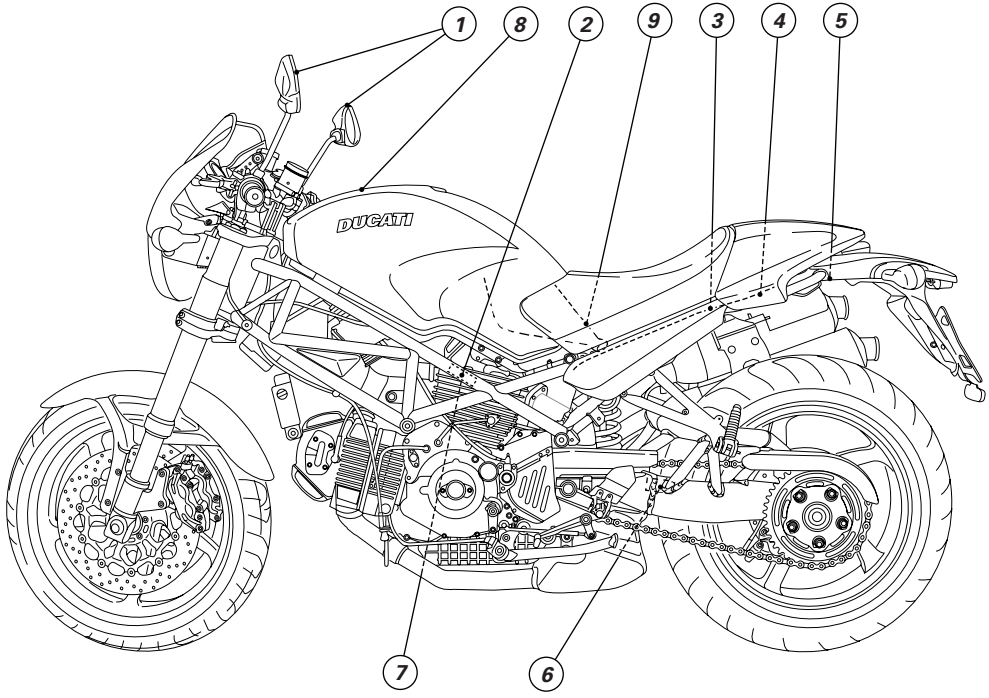


fig. B

E

USA

OBJECT IN MIRROR ARE
CLOSER THAN THEY APPEAR

Cod. 433 1 186 1A

1

Manufactured by **DUCATI** *MOTORHOLDING spa* DATE: [redacted]

GVWR: [redacted] Lbs ([redacted] kg)
GAWR front: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] PSI cold.
GAWR rear: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] PSI cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: [redacted]

Cod. 433 1 234 1A

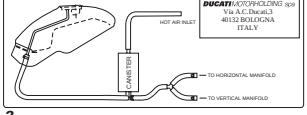
2

E

USA

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

Engine displacement [redacted]cc. Engine family : [redacted]
This vehicle conforms to U.S. EPA and California regulations
Applicable to [redacted] model year new motorcycles.
Evap family : [redacted]



DUCATI *MOTORHOLDING spa*
Via A.C.Ducati,3
40132 BOLOGNA
ITALY

3

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: [redacted]cc
Engine family: [redacted]
Engine exhaust control system: [redacted]
Evap family: [redacted]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [redacted] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC G/KM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	[redacted] ↕ bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	[redacted] - [redacted] mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
	Opening [redacted] - [redacted]mm	
VALVE CLEARANCE (in & ex):		See Service Manual
	Closing [redacted] - [redacted]mm	
SPARK PLUG: CHAMPION [redacted]		
SPARK PLUG GAP (mm): [redacted]	OIL: [redacted]	
	FUEL: Unleaded gasoline	

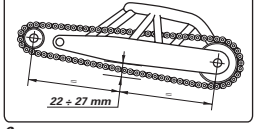
DUCATI *MOTORHOLDING spa* - BOLOGNA - ITALY

4

HELMET HOLDER
UNDER THE SEAT

5

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain Tension Adjustment (on side stand)



6

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [redacted] [redacted] MOTORCYCLE, [redacted]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [redacted] dBA AT [redacted] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

Cod. 433 1 233 1A

7

CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

8

ATTENZIONE! Per evitare perdite di carburante dal tubo di sfiato, evitate di sollevare il serbatoio quando questo pieno oltre la metà.

ATTENTION! To avoid fuel leaks from the breather pipe, do not lift the tank when it is more than half full .

9

California evaporation emission system
(fig. C):

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

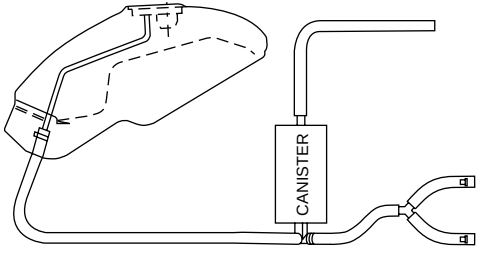


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system
Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:
A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and
B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement, of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati. In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:

A. Repair or replacement required as a result of

(1) accident,

(2) misuse,

(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,

(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or

(5) use in competitive racing or related events.

B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.

C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.

B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.

C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

***V.** This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
10443 Bandley Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: customerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

Km	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

Manuel d'utilisation et d'entretien

F

DUCATI*MONSTER*

MONSTER S2R 1000

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.
Dans un souci permanent d'amélioration de son assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les quelques règles suivantes, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati. Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.
De plus, notre service d'informations est à la disposition des Ducatistes et de tous les passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !

Note
Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression.
Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

F

Informations générales 6
Garantie 6
Symboles 6
Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
Conduite en pleine charge 8
Identification 9

Commandes 10
Emplacement des commandes 10
Tableau de bord 11
Fonctions des écrans LCD 12
Système anti-démarrage 14
Clés 14
Code card 15
Déverrouillage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz 16
Double des clés 17
Contacteur d'allumage/antivol de direction 18
Comodo gauche 19
Levier de commande d'embrayage 19
Comodo droit 20
Poignée des gaz 20
Levier de frein avant 21
Pédale de frein arrière 22
Pédale de sélecteur de vitesse 22
Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse 23
Réglage de la position de la pédale de frein arrière 24

Principaux éléments et dispositifs 25
Emplacement sur la moto 25
Bouchon du réservoir de carburant 26
Serrure de selle et porte-casque 27
Béquille latérale 28
Éléments de réglage de la fourche avant 29
Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière 31
Modification de l'assiette de la moto 33

Règles d'utilisation 35
Précautions pendant la période de rodage de la moto 35
Contrôles avant la mise en route 36
Démarrage du moteur 37
Démarrage et marche du motocycle 39
Freinage 40
Arrêt de la moto 41
Ravitaillement en carburant 41
Stationnement 42
Accessoires fournis 43

Principales opérations d'utilisation et d'entretien 44
Dépose de l'habillage 44
Bouchon du réservoir de carburant 45
Remplacement du filtre à air 46
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage 47
Contrôler l'usure des plaquettes de frein 48
Lubrification des articulations 49
Réglage du câble des gaz 50
Charge de la batterie 51
Tension de la chaîne de transmission 52
Graissage de la chaîne de transmission 53
Remplacement des ampoules 54
Orientation du projecteur 58
Pneus 59
Contrôle du niveau d'huile moteur 61
Nettoyage et remplacement des bougies 62
Nettoyage général 63
Inactivité prolongée 64
Remarques importantes 64

Caractéristiques techniques 65
Dimensions (mm) 65
Poids 65
Ravitaillements 66
Moteur 67
Distribution 67
Performances 68
Bougies d'allumage 68
Alimentation 68
Freins 69
Transmission 70
Cadre 71
Roues 71
Pneus 71
Suspensions 71
Système d'échappement 72
Coloris disponibles 72
Circuit électrique 72

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 76

F

INFORMATIONS GÉNÉRALES

F

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.
Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. Si vous avez un doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto. Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :

Attention
Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.

Important
Des dommages pourraient être causés à la moto et/ou à ses components.

Note
Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

*Les termes **droite** et **gauche** se rapportent au sens de marche de la moto.*

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience dans la conduite de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.
Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.
Le pilote et le passager doivent ***toujours*** *porter des vêtements appropriés et un casque homologué.*
Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé.
Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en peu de temps.
Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit ***toujours*** *tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit* ***toujours*** *se tenir des deux mains à la poignée passager sous la selle.*
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
Toujours respecter les limitations de vitesse et ne ***jamais*** *rouler à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.*

Toujours *signaler suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou changement de voie.*
Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.
Faire très attention aux croisements, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.
Toujours *éteindre le moteur pour prendre de l'essence et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.
Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.
Ne ***jamais*** *oublier de retirer la clé avant de laisser la moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.
Ne jamais garer la moto sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

F

Conduite en pleine charge

Cette moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total (PTC) de la moto en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires ne doit jamais dépasser :
390 kg.

Placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.
Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.
Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.
Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 59 et en bon état.

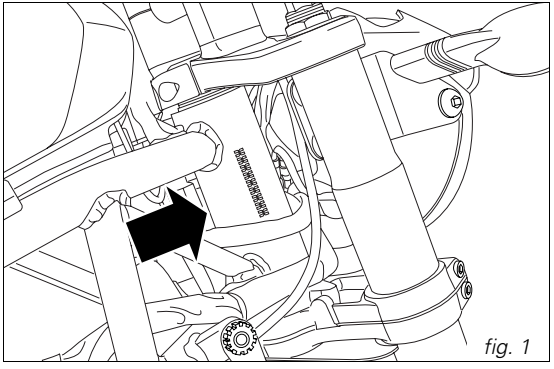


fig. 1

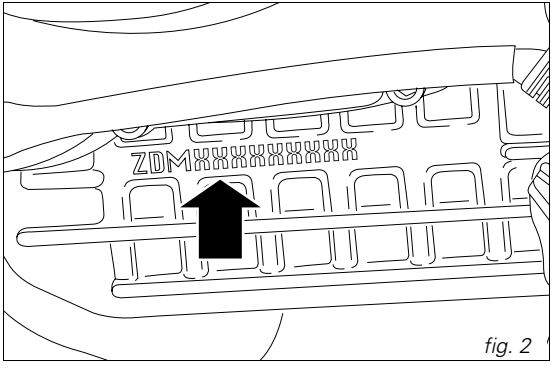


fig. 2

Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 1) et un numéro de moteur (fig. 2).

Cadre N°

Moteur N°

Note

Ces numéros identifient le modèle de la moto et doivent être mentionnés dans chaque commande de pièces détachées.

F

COMMANDES

Attention
Ce chapitre nous renseigne sur la position et la fonction des commandes nécessaires à la conduite de la moto. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

F

Emplacement des commandes *(fig. 3)*

1) *Tableau de bord.*
2) *Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.*
3) *Comodo gauche.*
4) *Levier d'embrayage.*
5) *Comodo droit.*
6) *Poignée des gaz.*
7) *Levier de frein avant.*
8) *Pédale de sélecteur de vitesse.*
9) *Pédale de frein arrière.*

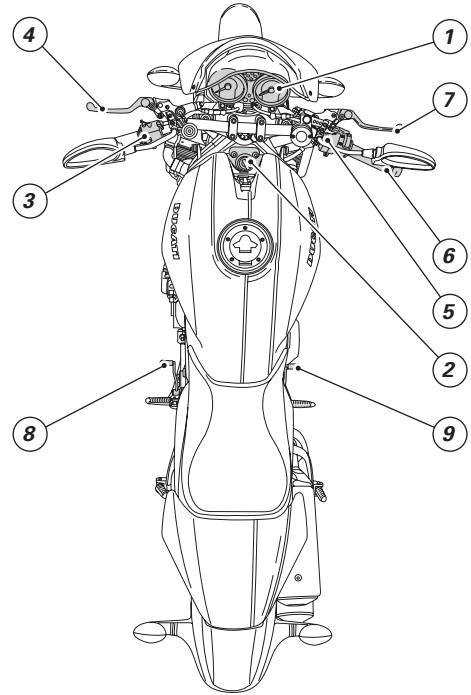


fig. 3

Tableau de bord *(fig. 4)*

1) ***Témoin de feu de route ≡D (bleu)****.*
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

2) ***Témoin des clignotants ⇦⇨ (vert)****.*
Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant est en fonction.

3) ***Témoin de réserve de carburant ⛽ (jaune)****.*
Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3 litres de carburant environ dans le réservoir (réserve).

4) ***Témoin de point mort N (vert)****.*
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

5) ***Témoin de pression d'huile moteur (rouge)****.*
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on tourne la clé de contact en position ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.*
Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
Ne pas utiliser la moto si le témoin reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

6) ***Témoin jaune ambre***
Il s'allume et clignote quand la moto est stationnée (système d'anti-démarrage enclenché) ; il permet également le diagnostic du système d'anti-démarrage.

Note
Quand le système d'anti-démarrage est enclenché, le voyant clignote pendant 24 heures, après quoi il s'éteint (sans toutefois désactiver le système d'anti-démarrage).

7) ***Témoin EOBD (jaune ambre)****.*
Il s'allume pour signaler le blocage du moteur. Il s'éteint après quelques secondes (normalement après 1,8 - 2 s).

8) ***Compteur de vitesse*** *(km/h).*
Il indique la vitesse de la moto

a) ***LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
  Il indique la distance totale parcourue par la moto.
- ***Totaliseur journalier*** *(km).*
  Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro.

9) ***Compte-tours*** *(min^{-1}).*
Il indique le régime du moteur en tours par minute.

b) ***LCD (2) :***
- ***Horloge***
- ***Température de l'huile***

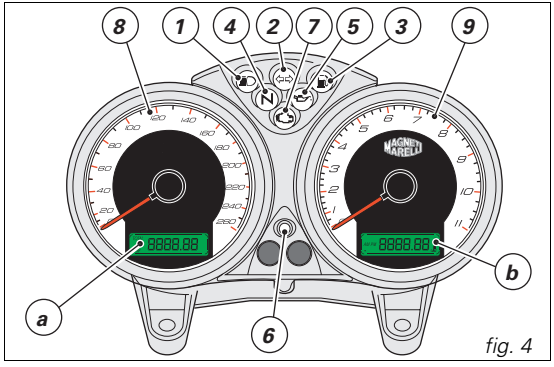


fig. 4

F

Fonctions des écrans LCD

*À l'allumage (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord effectue un diagnostic de l'instrumentation (cadran, écran, témoins) (voir les fig. 5 et fig. 6).*

Fonctions des écrans LCD (1)

*Appuyer sur la touche (A, fig. 6) clé sur **ON** pour basculer entre le totaliseur journalier et le compteur kilométrique.*

Remise à zéro du totalisateur journalier

*Pour mettre le totaliseur journalier à zéro, appuyer sur la touche (A, fig. 6) pendant plus de 2 secondes quand **TRIP** est affiché (LCD 1).*

F

Fonctions des écrans LCD (2)

*Appuyer sur la touche (B, fig. 6) clé sur **ON** pour afficher l'horloge et la température de l'huile.*

Réglage de l'horloge

Appuyer sur la touche (B, fig. 6) pendant au moins 2 secondes.
Sélectionner AM/PM en appuyant sur la touche (A, fig. 6). Appuyer sur la touche (B) pour régler les heures. Appuyer plusieurs fois sur la touche (A) pour modifier l'heure. Appuyer sur la touche (B) pour régler les minutes. Appuyer sur la touche (A) pour faire avancer les minutes; en appuyant pendant plus de 5 secondes, les minutes défileront plus rapidement. Appuyer sur la touche (B) pour sortir du mode de réglage.

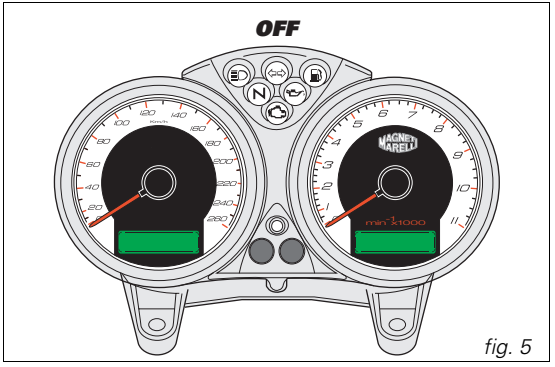


fig. 5

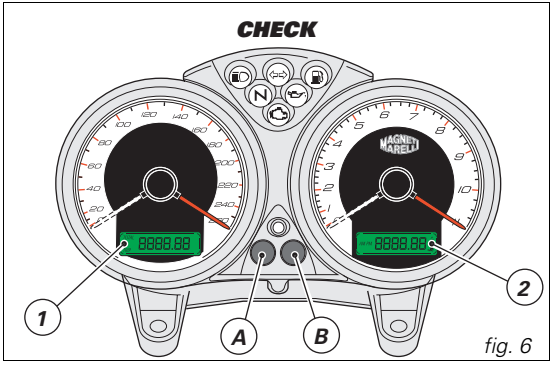
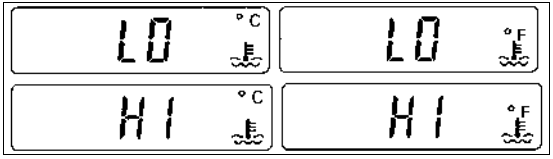


fig. 6

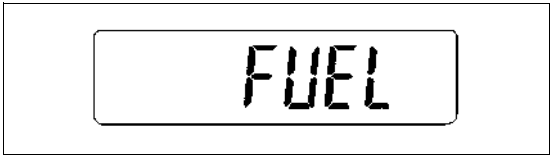
Température de l'huile

*Si la température de l'huile est inférieure à 50 °C / 122 °F, l'écran affiche «**LO** » et supérieure à 170 °C / 338 °F « **HI** ».*



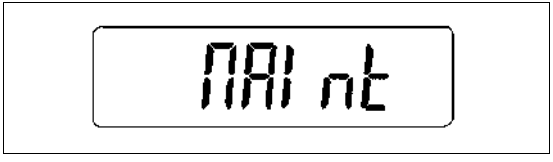
Témoin de niveau de carburant

*Quand le témoin de la réserve s'allume, l'écran affiche « **FUEL** ».*



Indicateur d'entretien

*Après les 1000 premiers kilomètres puis tous les 10 000 kilomètres, chaque fois qu'on laisse la clé sur la position **ON** pendant 5 secondes, l'écran affiche « **MAInt** » pour indiquer qu'une révision est nécessaire dans le cadre de l'entretien périodique.*



Rétro-éclairage

*En appuyant sur la touche (B, fig. 6) dans les 5 secondes suivant la rotation de la clé sur la position **ON**, chaque pression sur cette touche déterminera une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.*

Attention

N'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. Ne jamais tenter d'intervenir sur le tableau de bord pendant la conduite de la moto.

F

Système anti-démarrage
Pour augmenter la protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau de bord est mis hors service.
Chaque clé renferme un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.
Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

F

Clés *(fig. 7)*
La moto neuve est remise avec :
- *1 clé A (ROUGE)*
- *2 clés B (NOIRES)*

Attention
La clé rouge A est protégée par un capuchon en caoutchouc qui permet de la conserver en parfait état en évitant le contact avec d'autres clés. Ne retirer cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés B sont utilisées pour :
- *le démarrage ;*
- *le bouchon du réservoir ;*
- *la serrure de la selle.*

La clé A remplit les mêmes fonctions que les clés B, mais elle est utilisée également pour effacer et reprogrammer d'autres clés noires, si nécessaire.

Note
Les trois clés sont remises avec une plaquette (1) portant leur code d'identification.

Attention
Séparer les clés et conserver la plaquette (1), et la clé A, en lieu sûr.
Il est conseillé d'employer une seule clé noire pour démarrer la moto.

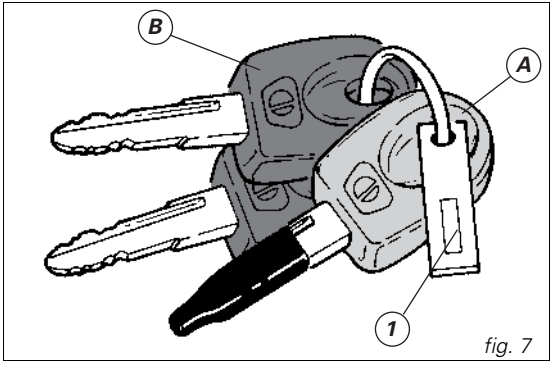


fig. 7

Code card

*Une CODE CARD (fig. 8) est remise avec les clés et contient : le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'impossibilité de démarrage après avoir mis le contact (clé sur la position **ON**.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur à l'aide de la poignée des gaz.
Cette procédure permet, en cas de problèmes au système anti-démarrage, de désactiver la fonction « blocage du moteur », signalée par l'allumage du témoin ambre EOBD (7, fig. 4).
L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.

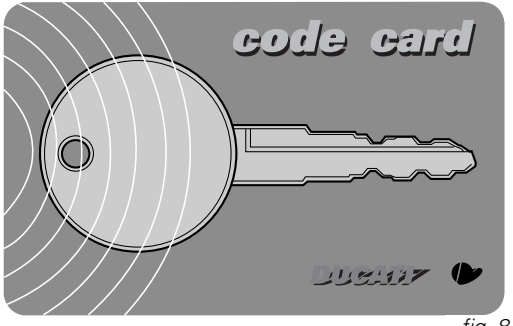


fig. 8

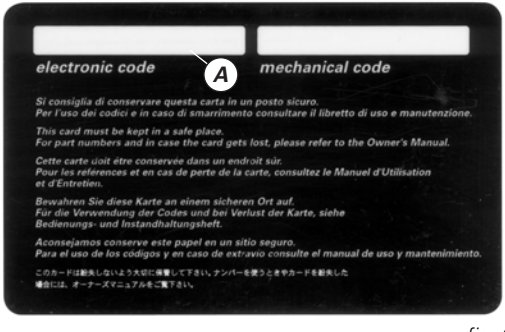

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 9

F

Déverrouillage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz

1) Tourner la clé de contact sur ON, puis ouvrir complètement la poignée des gaz et la tenir dans cette position.
Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après une durée fixée de 8 secondes.
2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâcher la poignée.
3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.
4) Compter un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4) égal au premier chiffre du code secret. Ouvrir complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis la fermer. Le chiffre entré est ainsi reconnu ; le témoin EOBD s'allume et reste allumé pendant un temps fixé de 4 secondes. Répéter l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.
Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis restera allumé fixe ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).
5) Si le code entré est incorrect, le témoin EOBD clignote quand on relâche la poignée des gaz pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin reprend son état normal (éteint) après 4 secondes.
6) Si le code n'a PAS été entré correctement, le témoin EOBD reste allumé ; il est possible de répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point 1, en ramenant la clé sur la position OFF.

F

Note

Si la poignée est relâchée avant le temps fixé, le témoin se rallume ;
il est alors nécessaire de ramener la clé sur la position OFF et de répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois qu'on tourne la clé du contact de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :
1) si le code est reconnu, le témoin CODE (6, fig. 4) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (3, fig. 12), le moteur démarre ;
2) si le témoin (6, fig. 4) ou le voyant EOBD (7, fig. 4) reste allumé, il signifie que le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé sur la position OFF, puis de la remettre sur la position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.
3) Si le témoin (6, fig. 4) clignote, il signifie qu'un signal du système anti-démarrage (immobilizer) a été restauré (par exemple, avec la procédure de déblocage à l'aide de la poignée des gaz). En ramenant la clé sur OFF puis de nouveau sur ON, le témoin du système anti-démarrage devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.
Utiliser toujours la même clé au cours de la procédure.
L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de doubles de clés, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés et de celles déjà en possession du client.
Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est bien le propriétaire de la moto.
Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation seront effacés de la mémoire. Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.

Note

En cas de changement de propriétaire, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

F

Contacteur d'allumage/antivol de direction *(fig. 10)*
Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

A) ***ON*** *: éclairage et moteur en circuit ;*
B) ***OFF*** *: éclairage et moteur hors circuit.*
C) ***LOCK*** *: direction bloquée ;*
D) ***P*** *: feu de position et antivol de direction.*

Note
Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).

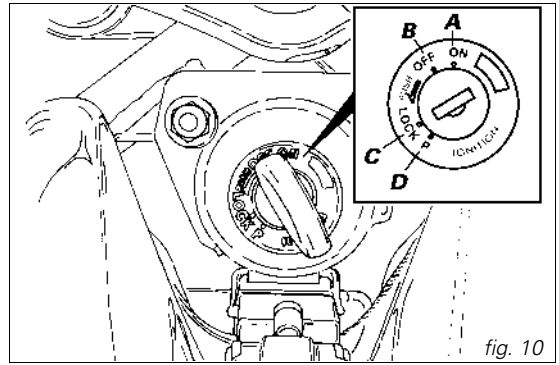


fig. 10

Comodo gauche *(fig. 11)*
1) Commutateur d'éclairage à deux positions :
position = feu de croisement allumé ;
position = feu de route allumé.

2) Bouton = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position = manoeuvre à gauche ;
position = manoeuvre à droite ;
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur la manette de commande dès qu'il est revenu en position intermédiaire (centrale).

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phares.

Levier de commande d'embrayage *(fig. 11)*
Le levier (5) de débrayage est équipé d'une bague (6) de réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le guidon.
Pour régler cette distance, tirer le levier (5) à fond et tourner la bague (6) pour l'amener dans l'une des quatre positions possibles, sachant que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.
L'actionnement du levier (5) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

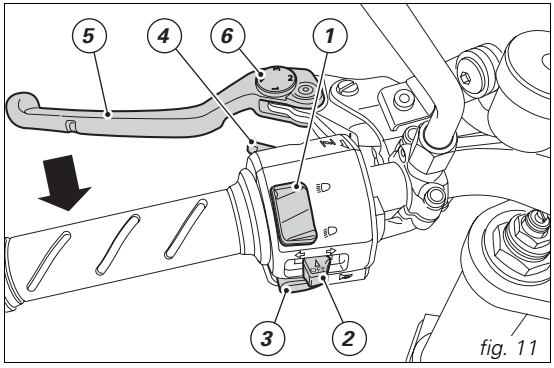


fig. 11

Important
Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

Note
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

F

Comodo droit *(fig. 12)*
*1) Commutateur d'**ARRÊT MOTEUR,** à deux positions :*
*position ⟳ (**RUN**) = marche ;*
*position ⊠ (**OFF**) = arrêt du moteur.*

Attention
Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener le commutateur sur l position ⟳ pour pouvoir démarrer la moto.

Important
*Rouler feux allumés, arrêter le moteur au moyen de l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur **ON** peuvent causer la décharge de la batterie.*

2) Bouton ⏲ = démarrage moteur.

Poignée des gaz *(fig. 12)*
La poignée des gaz (1), du côté droit du guidon, commande l'ouverture du papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

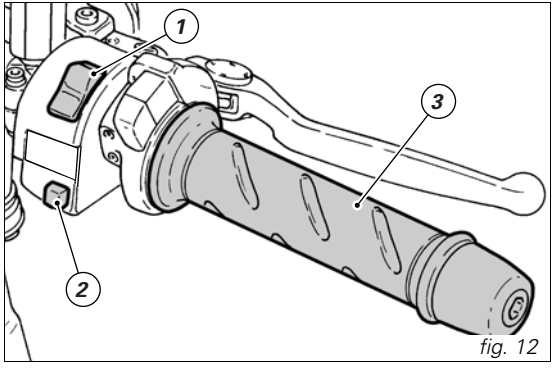


fig. 12

F

Levier de frein avant *(fig. 13)*
Pour actionner le frein avant, tirer le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.
Le levier de frein avant est muni d'une bague (5) de réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le guidon : pour le réglage du levier de frein avant, se reporter au réglage du levier d'embrayage (page 19).

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions à la page 39.

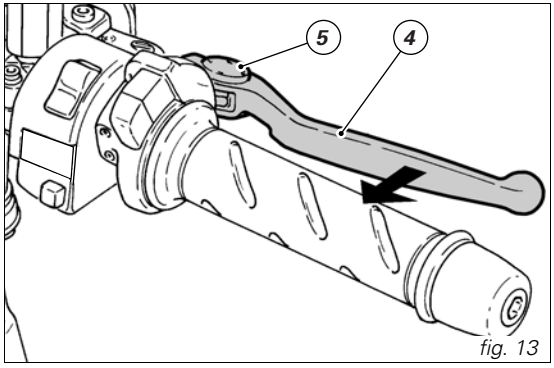


fig. 13

F

Pédale de frein arrière *(fig. 14)*
Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1). Le système de commande est de type hydraulique.

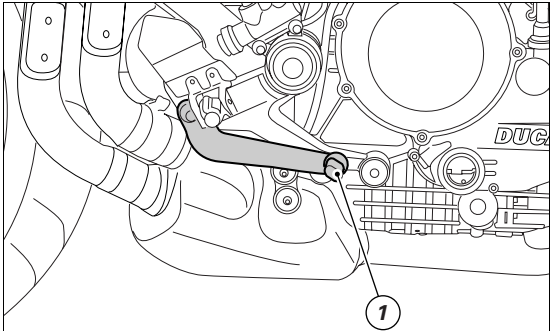


fig. 14

F

Pédale de sélecteur de vitesse *(fig. 15)*
La pédale de sélecteur a une position neutre centrale ***N*** *avec retour automatique et deux mouvements :*
vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour engager la 1ère et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre, le témoin ***N*** *sur le tableau de bord s'éteint ;*
vers le haut = relever la pédale pour engager la 2ème, puis la 3ème, la 4ème, la 5ème et la 6ème.

Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.

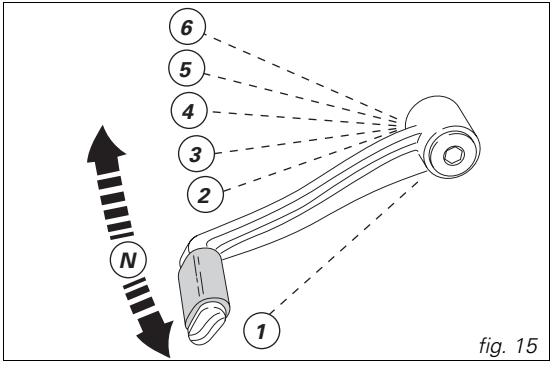


fig. 15

Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse *(fig. 16)*
Selon le mode de conduite du pilote, il est possible de modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse par rapport au repose-pied.
Pour modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse, procéder comme suit :
Bloquer la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) et desserrer les contre-écrous (3) et (4).

Note
L'écrou (4) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) pour mettre la pédale de sélecteur dans la position souhaitée.
Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

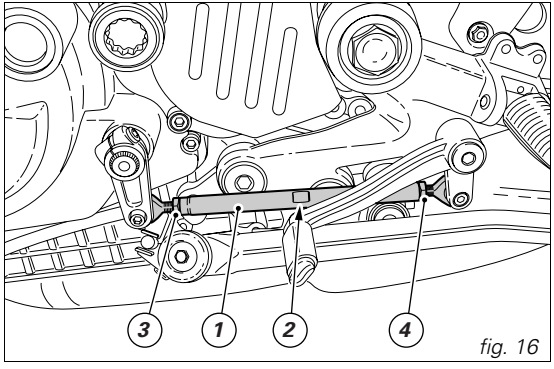


fig. 16

F

Réglage de la position de la pédale de frein arrière *(fig. 17)*

Selon le mode de conduite du pilote, il est possible de modifier la position du levier de commande du frein arrière par rapport au repose-pied.

Pour modifier la position du levier de frein arrière, procéder comme suit :

Desserrer le contre-écrou (5).

Tourner la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (5).

En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.

Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :

Desserrer le contre-écrou (7) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle (8) sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le diminuer.

Serrer le contre-écrou (7) et vérifier de nouveau le jeu.

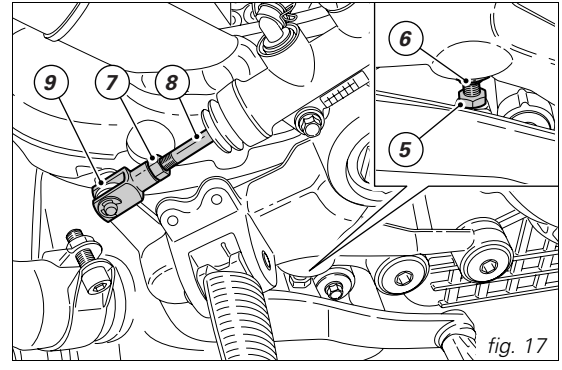


fig. 17

F

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS

Emplacement sur la moto *(fig. 18)*

1) Bouchon du réservoir de carburant.
2) Serrure de selle.
3) Goujon pour le câble porte-casque.
4) Poignée passager.
5) Béquille latérale.
6) Rétroviseurs.
7) Éléments de réglage de l'amortisseur arrière.
8) Dispositif de réglage de la fourche avant.
9) Tringle de soulèvement du réservoir.
10) Couvercle de selle.
11) Levier d'ancrage du réservoir.
12) Bulle.
13) Catalyseur.

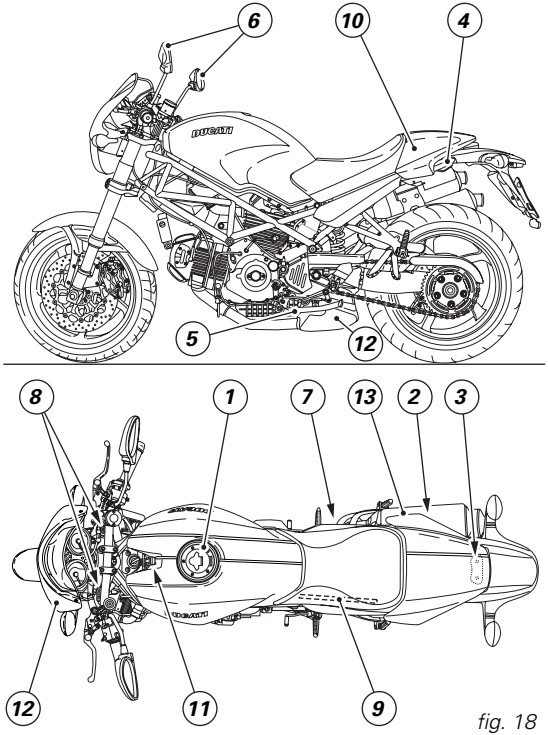


fig. 18

F

Bouchon du réservoir de carburant *(fig. 19)*

Ouverture
Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Soulever le bouchon.

Fermeture
Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encastrer dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirer-la. Refermer le cache (1) de la serrure.

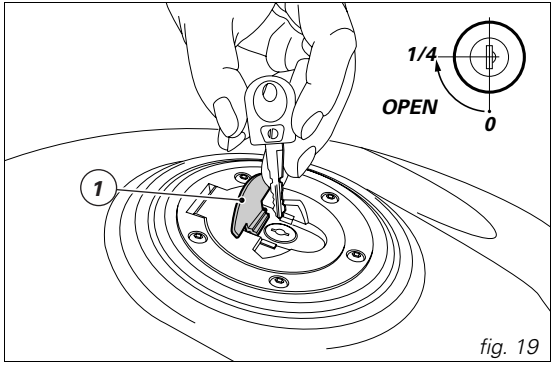


fig. 19

Note
La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.

Attention
Après chaque ravitaillement (voir page 41) toujours vérifier que le bouchon est bien en place et fermé.

Serrure de selle et porte-casque *(fig. 20 - fig. 21)*

Ouverture

Introduire la clé dans la serrure et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour décrocher la selle du cadre. Dégager la selle des agrafes avant en la tirant en arrière. Le câble porte-casque (1) se trouve à l'arrière du compartiment sous la selle (voir page 43). Faire passer le câble dans le casque et introduire dans le goujon (2) l'extrémité du câble. Laisser le casque suspendu et remettre la selle en place pour le fixer.

Attention

Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.

Fermeture

Vérifier que tous les éléments sont bien en place et fixés dans le logement sous la selle. Introduire les extrémités avant du fond de la selle sous le cavalier du cadre, puis appuyer à l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier que la selle est bien fixée au cadre et retirer la clé de la serrure.

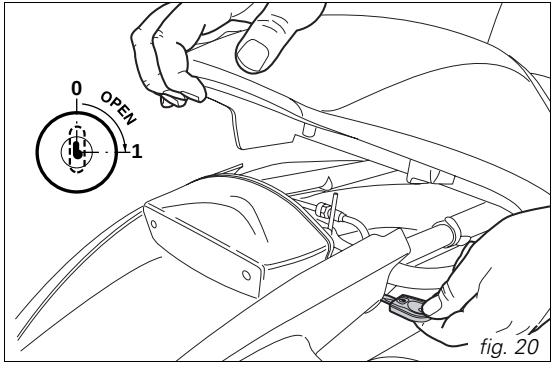


fig. 20

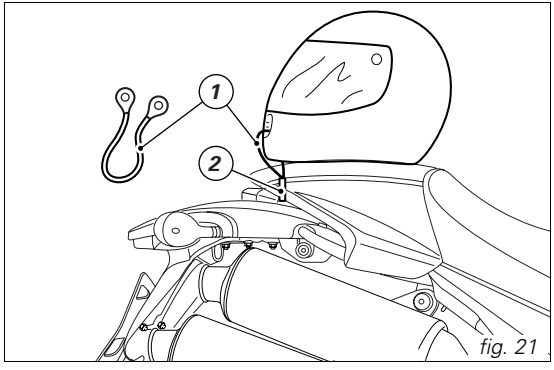


fig. 21

F

Béquille latérale *(fig. 22)*

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent causer la chute de la moto garée. En pente, garer toujours la moto avec sa roue arrière vers le bas.
Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyer sur la béquille (1) avec le pied en tenant les deux mains sur le guidon de la moto. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), incliner la moto vers la droite et lever en même temps la béquille (1) avec le pied.

Note
Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).

Note
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

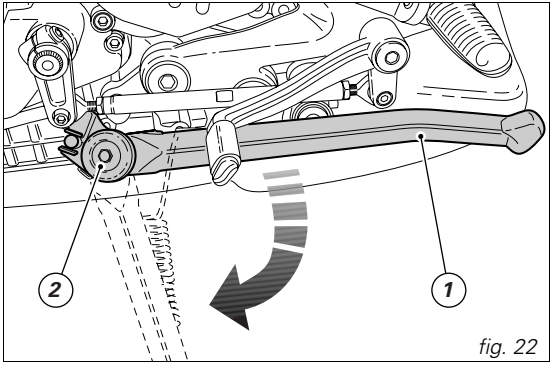


fig. 22

Éléments de réglage de la fourche avant

La fourche avant est réglable en extension (ou détente) et en compression.
Des vis extérieures permettent de :

1) (fig. 23) régler le frein hydraulique en détente ;
2) (fig. 23) régler la précontrainte des ressorts intérieurs ;
3) (fig. 24) régler le frein hydraulique en compression.

À l'aide d'un petit tournevis, tourner la vis de réglage (1) située en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente. Pour agir sur le dispositif de réglage (3, fig. 24), introduire un tournevis dans le trou débouchant sur l'axe de roue au niveau de l'axe du tube de fourche.
En tournant les vis (1) et (3) de réglage, on entend des déclics correspondant chacun à une position d'amortissement.
En serrant la vis à fond, on obtient la position « 0 », correspondant au freinage maximum.
À partir de cette position, en tournant la vis dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.

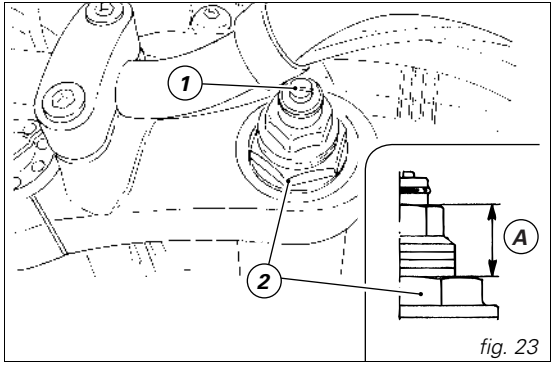


fig. 23

F

Les positions STANDARD sont les suivantes :
compression : 6 crans
détente : 6 crans
Précontrainte du ressort (A, fig. 23): 18 mm
Plage de réglage :
compression : 16 crans
détente : 14 crans
Précontrainte du ressort (A, fig. 23): 10÷25 mm
Pour modifier la précontrainte du ressort interne de chaque tube de fourche, tourner la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

F

Important
Régler de manière identique les vis de réglage des deux tubes de fourche.

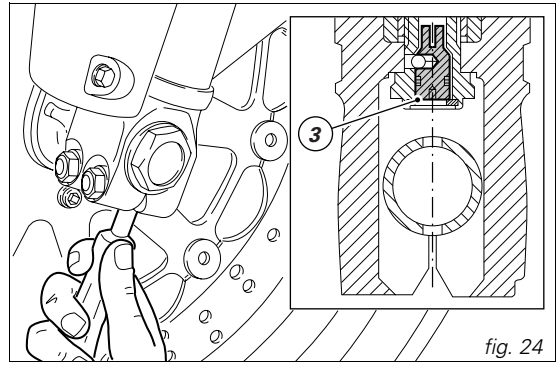


fig. 24

Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 25)
L'amortisseur arrière peut être réglé de l'extérieur pour adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.
L'élément de réglage (1), situé du côté droit de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).
En tournant l'élément de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage ***H*** *;*
dans l'autre sens, on le diminue ***S****.*
Réglage D'USINE :
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser
l'élément de réglage (1) de 18 crans.
Précontrainte du ressort : 25 mm
Les deux bagues (2), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur.
Pour modifier la précontrainte du ressort, tourner la bague supérieure. En vissant ou dévissant la bague inférieure, on augmente ou diminue la précontrainte.

Attention

Pour tourner la bague de réglage de la précontrainte, utiliser une clé à ergot. Utiliser la clé avec précautions pour ne pas risquer de se blesser en heurtant violemment la main contre la moto si la dent de la clé devait riper pendant le réglage.

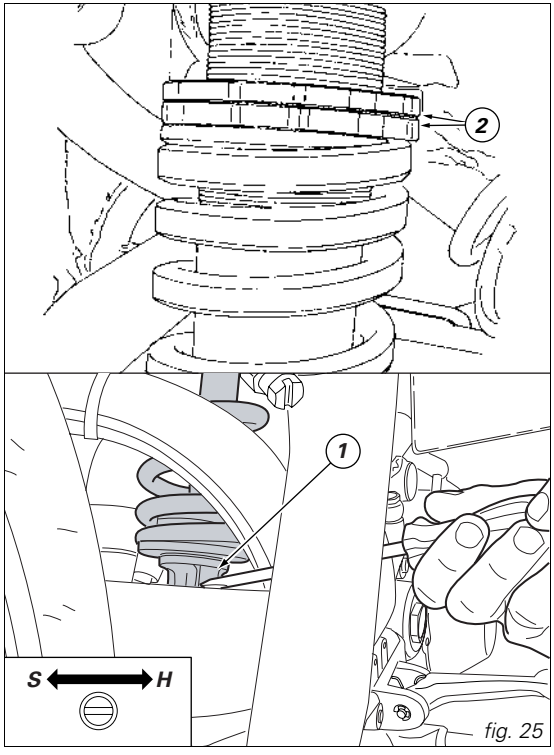


fig. 25

F

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Pour rouler en duo avec bagages, précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. L'augmentation de la précontrainte peut nécessiter le réglage du frein hydraulique en détente

Modification de l'assiette de la moto

(fig. 26 - fig. 27 - fig. 28)
L'assiette de la moto est déterminée après une série d'essais réalisés par nos techniciens dans différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.
Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 26) de référence avant de modifier l'assiette réglée en usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de son type de conduite, en variant la position de l'amortisseur.
Pour modifier l'entraxe des rotules (1), desserrer les contre-écrous (3).

Note
Faire attention à l'écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.

Intervenir sur le tirant (2) avec un clé à fourche.
Après le réglage, serrer les écrous (3) au couple de 25 Nm.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 272 mm.

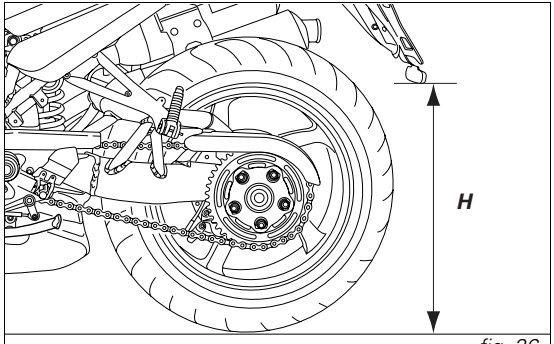


fig. 26

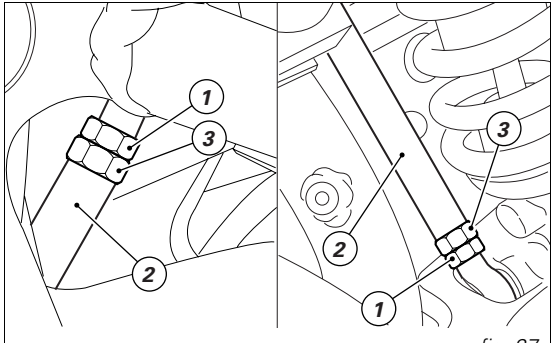


fig. 27

F

La cote maximale de dégagement de l'UNIBALL de la tête (A) d'articulation est de 5 filets, ce qui correspond à 7,5 mm (B).

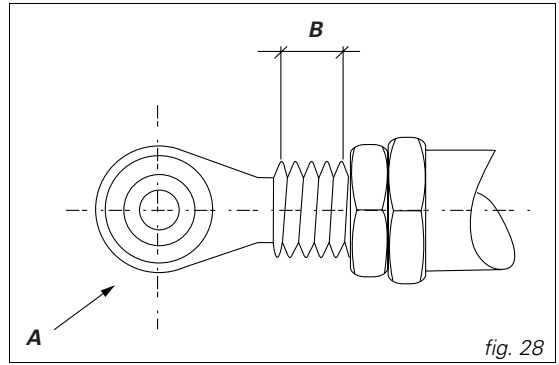


fig. 28

F

RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum *(fig. 27)*
Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

1) Jusqu'à 1000 km ;
2) De 1000 à 2500 km.

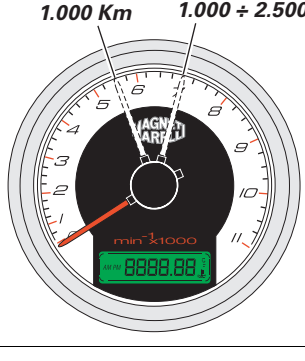


fig. 27

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers kilomètres, il ne faut absolument pas dépasser :
5.500÷6.000 min^{-1}.
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie. Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.
Pendant les 100 premiers kilomètres, utiliser les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cette période permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter aux disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Il est possible de commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser 7000 min^{-1}.

F

Important
Pendant la période de rodage, respecter scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :
Carburant dans le réservoir
Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, faire le plein (page 41).

Niveau d'huile moteur
Contrôler le niveau d'huile dans le carter à travers le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 61).
Liquide de freins et embrayage
Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants.
Condition des pneus
Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 59).
Fonctionnement des commandes
Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.
Feux et indicateurs
Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 54).
Serrures à clé
Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.
Béquille
Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 28).

Attention
En cas d'anomalies, renoncer au départ et faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

Démarrage du moteur

Attention
Avant de démarrer le moteur, se familiariser avec les commandes à utiliser pendant la conduite.

1) *Tourner le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 28). Vérifier que le témoin vert **N** et le témoin rouge sur le tableau de bord sont allumés.*

Important
Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Note
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

2) *S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 29) se trouve sur la position (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (2, fig. 29).*

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps MAX qui varie en fonction de la température du moteur.

Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique. Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (2).

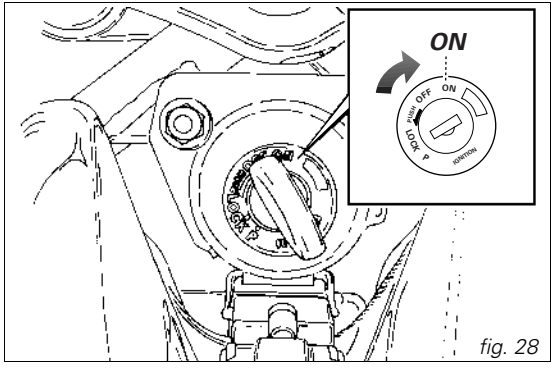


fig. 28

F

Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

Important

Ne pas faire tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendre que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

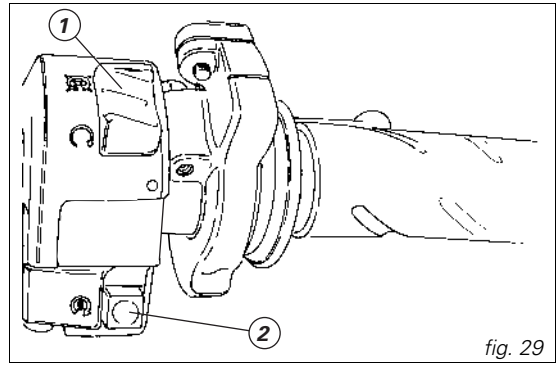


fig. 29

F

Démarrage et marche du motocycle

1) Débrayer avec le levier de commande.
2) Avec la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérer en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
5) Pour engager le second rapport de vitesse, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.
Pour rétrograder : relâcher l'accélérateur, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.

Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur ne cale brusquement.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto.
Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite.
En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto.
Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la 1ère puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en amenant la clé de contact sur la position ***OFF*** *(page 18).*

Important

Ne pas laisser la clé sur ON une fois le moteur éteint pour éviter d'endommager les composants électriques.

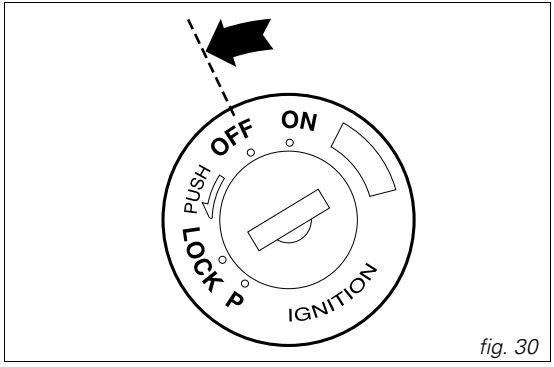


fig. 30

Ravitaillement en carburant

Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 31).

Attention

Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un nombre d'octanes à l'origine d'au moins 95. Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

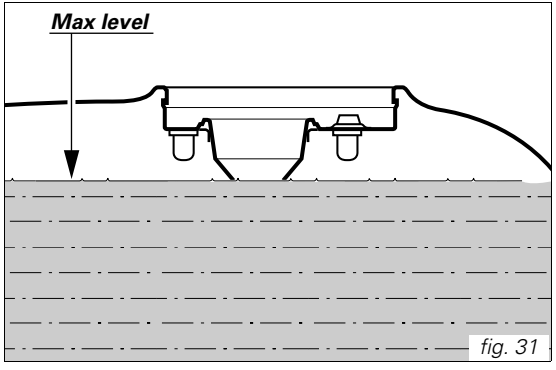


fig. 31

Stationnement

*Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 28). Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position **LOCK** pour éviter les vols.*
*Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de la moto. Si besoin est, on peut laisser le feu de stationnement allumé en tournant la clé sur la position **P**.*

Important

*La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.*

F

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse ; ils pourraient compromettre le fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.

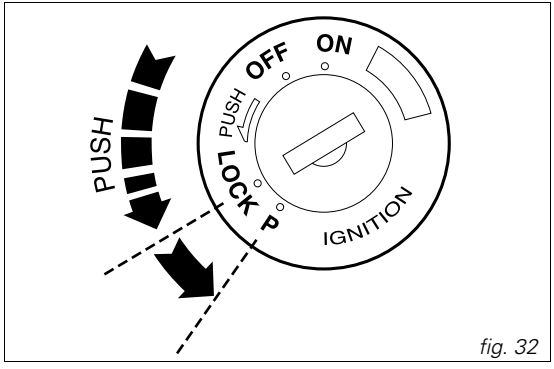


fig. 32

Accessoires fournis *(fig. 33)*
Le compartiment sous la selle contient :
le manuel d'utilisation et d'entretien ;
un câble porte-casque ;
une trousse à outils pour les interventions de routine.

Pour accéder au compartiment, il faut déposer la selle (page 27) et enlever le couvercle de protection (1), en dévissant la vis spéciale (2) avec une pièce de monnaie.

La trousse à outils *(fig. 34)*
Contient :
3) clé à bougies ;
4) broche pour clé à bougie ;
5) tournevis double ;
6) un câble pour accrocher le casque.

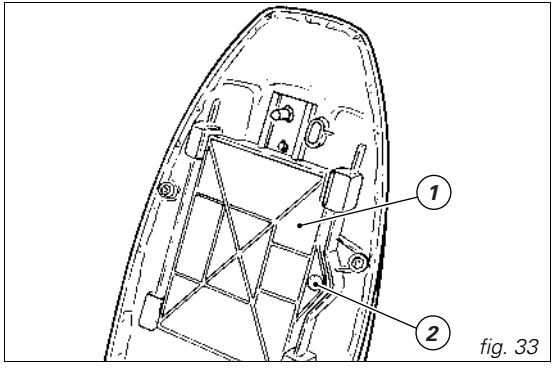


fig. 33

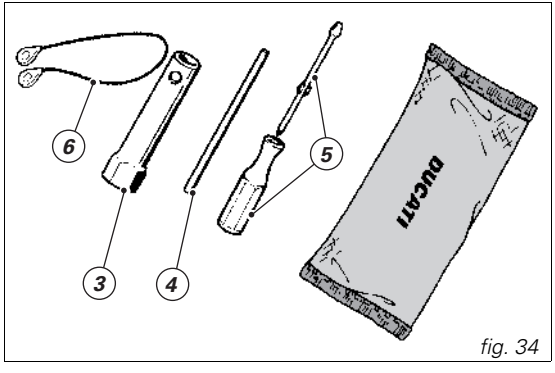


fig. 34

F

PRINCIPALES OPÉRATIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

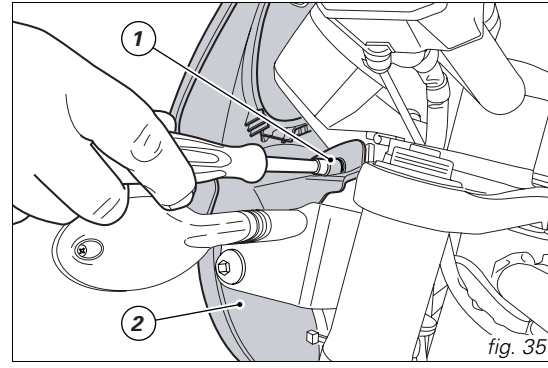


fig. 35

Dépose de l'habillage *(fig. 35)*
Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage de la moto.

F

Attention
Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils ne se détachent pendant la marche et ne causent une perte de contrôle de la moto.

Dépose de la bulle
Dévisser et déposer les deux vis (1) de fixation au support de phare.

Note
Attention à ne pas perdre les écrous de blocage des vis (1) vissés à l'intérieur de la bulle.

Déposer la bulle (2).

Bouchon du réservoir de carburant *(fig. 36)*

Attention
Pour éviter les fuites de carburant par le reniflard du bouchon, la quantité de carburant doit être inférieure à 5 litres.

Déposer la selle (page 27), soulever le crochet (1).
Soulever le réservoir et décrocher la tige (2, fig. 37) de service de son logement sous la selle.
Poser le réservoir sur la tige de service.
Pour la repose, procéder dans le sens inverse de la dépose.

Attention
Avant de rabaisser le réservoir, vérifier que les tubulures sont bien en place et ne risquent pas d'être écrasées.

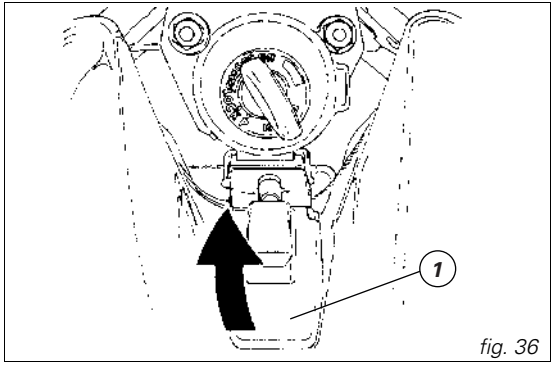


fig. 36

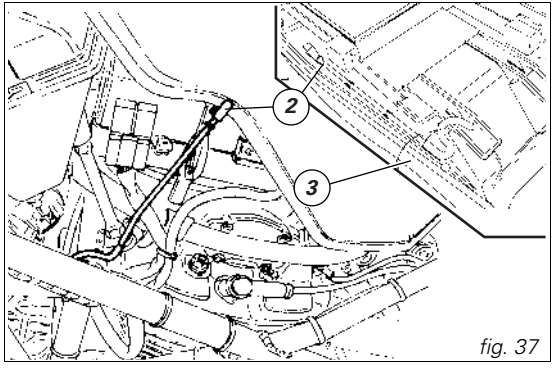


fig. 37

F

Remplacement du filtre à air *(fig. 38)*
Le filtre à air doit être remplacé aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique qui se trouve dans le Carnet de Garantie. Pour accéder au boîtier de filtre, soulever le réservoir de carburant (page 45).
Pour sortir le filtre, décrocher les pattes (1) de fixation du couvercle des deux côtés du boîtier de filtre et ôter le couvercle (2, fig. 38).
Déposer la cartouche de filtre (3, fig. 39) et la remplacer.

Important
Un filtre sale entrave le passage de l'air, en causant une augmentation de la consommation d'essence, une baisse de puissance du moteur et le calaminage des bougies.
Ne pas utiliser la moto sans ce filtre ; les impuretés de l'air ambiant pourraient pénétrer dans le moteur et l'endommager.

Remettre le filtre dans le boîtier (voir la figure) et reposer tous les éléments précédemment déposés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes très poussiéreuses ou humides, remplacer le filtre à des intervalles plus rapprochés que ceux indiqués dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie.

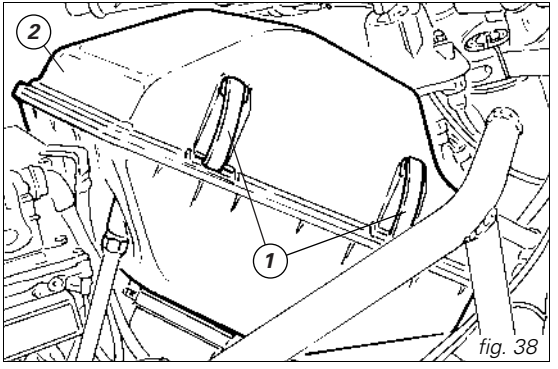


fig. 38

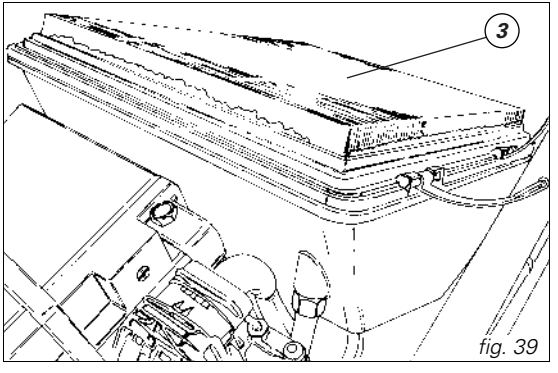


fig. 39

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage *(fig. 40)*
Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère ***MIN*** *du réservoir correspondant.*
Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Système d'embrayage
Un jeu excessif au levier de commande et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse sont être le signe de la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use. Ne jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

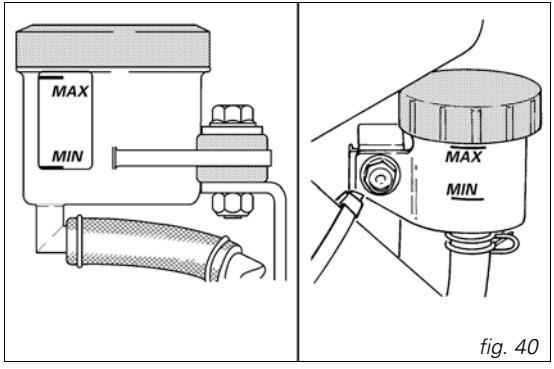


fig. 40

Système de freinage
Si le jeu au levier ou à la pédale de frein est excessif bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, demander à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé de vérifier et purger le système.

Attention
Le liquide de freins et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique.
L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures.
Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.
Vérifier l'étanchéité des joints.

F

Contrôler l'usure des plaquettes de frein *(fig. 41)*

Frein avant

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.

Frein arrière

L'épaisseur de la garniture de chaque plaquette doit être d'au moins 1 mm.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

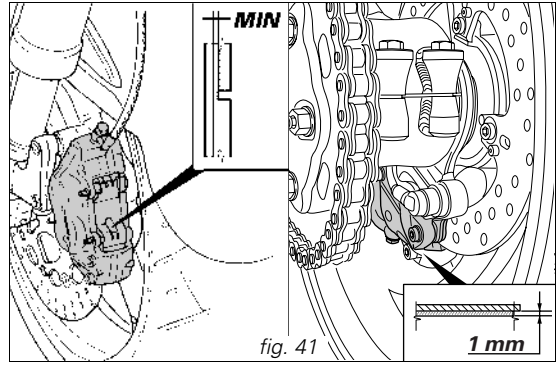


fig. 41

Lubrification des articulations *(fig. 42)*
Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions des gaines extérieures des câbles de commande des gaz et de starter. Leur revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulissent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.
Pour éviter ces inconvénients, lubrifier périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour la commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir la poignée en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 42), puis graisser l'extrémité du câble et la poulie.

Attention
Refermer ensuite la poignée avec précaution, en insérant le câble dans la poulie.

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1.8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

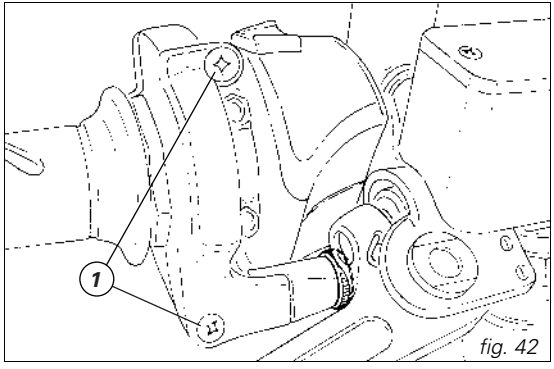


fig. 42

F

Réglage du câble des gaz *(fig. 43)*
Quelle que soit la position du guidon, la poignée des gaz doit avoir un jeu de 2÷4 mm, mesuré sur la périphérie du bord de la poignée. Pour régler ce jeu, utiliser la vis de réglage (1, fig. 43).

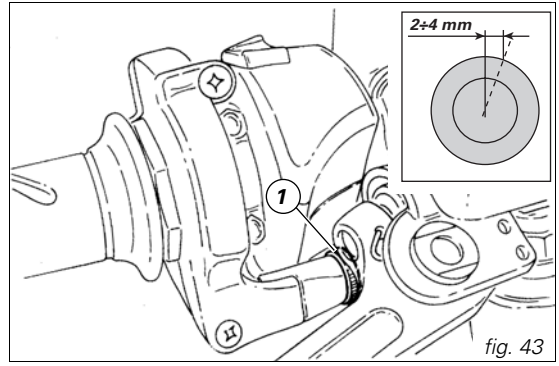


fig. 43

F

Charge de la batterie *(fig. 44)*
Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer de la moto.
Débrancher d'abord la borne négative (-) noire, puis la borne positive (+) rouge.
Décrocher les agrafes (1) et déposer la batterie.

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs : la tenir loin de sources de chaleur.

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.
Brancher les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes correspondantes : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

Important
Brancher la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter les étincelles sur les bornes de la batterie, qui pourraient enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.
Toujours brancher en premier la borne positive (rouge).

Attention
Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

Charger la batterie pendant 5÷10 heures à 1 A.

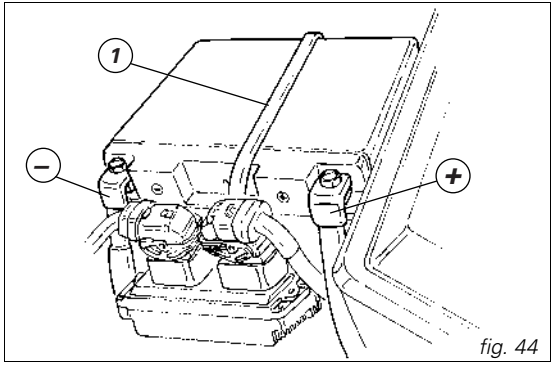


fig. 44

F

Tension de la chaîne de transmission *(fig. 45)*
Déplacer lentement la moto pour trouver la position dans laquelle le brin supérieur de la chaîne est tendu au maximum.
Placer la moto sur la béquille latérale.
Pousser la chaîne vers le haut avec un doigt placé au milieu du bras oscillant (voir autocollant).
Le brin inférieur de la chaîne doit pouvoir se déplacer d'environ 22÷27 mm.
Pour régler la tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

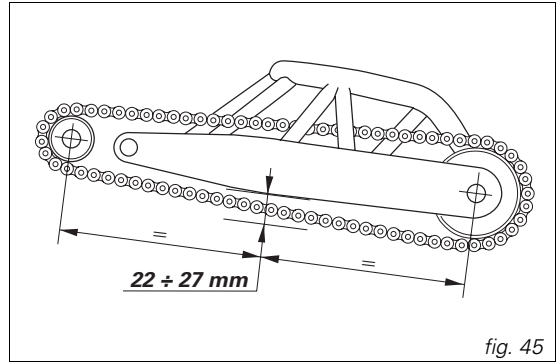


fig. 45

Attention
Il est fondamental de serrer correctement les vis de blocage du moyeu excentrique pour la sécurité du pilote.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est à joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage.
Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.
Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant puis graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

Remplacement des ampoules

Avant de remplacer une ampoule grillée, s'assurer que la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique » page 72.

***Projecteur** (fig. 46 - fig. 47 - fig. 48 - fig. 49)*

Pour faciliter l'entretien dans la zone du phare avant, il est conseillé de déposer la bulle comme indiqué au paragraphe « Dépose de la bulle », page 44.

Pour accéder aux ampoules du phare, dévisser la vis inférieure (1) de fixation.

Débrancher le connecteur (2, fig. 47) de l'ampoule du projecteur. Libérer l'agrafe (3, fig. 47) de maintien de l'ampoule et sortir l'ampoule.

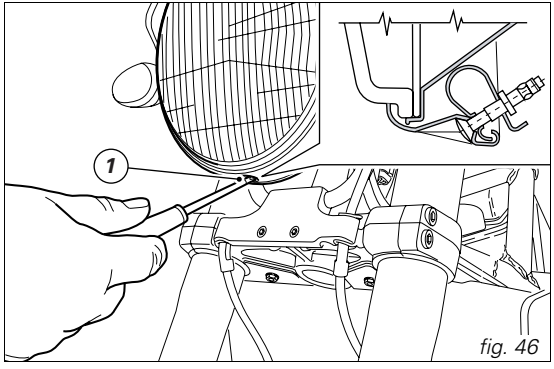


fig. 46

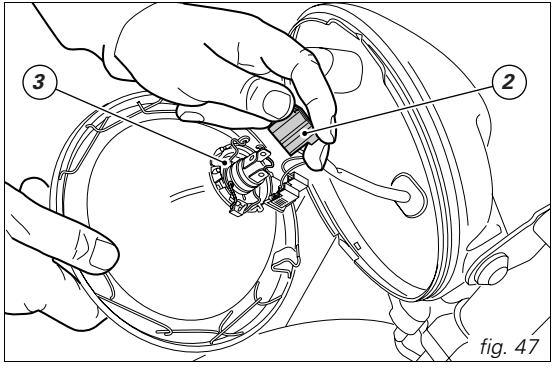


fig. 47

Remplacer l'ampoule (4, fig. 48).

Note

Ne pas toucher la partie transparente de l'ampoule neuve avec les doigts, car elle noircirait et perdrait de la luminosité.
Enfiler les languettes de la base de l'ampoule dans leurs logements pour obtenir la juste orientation ; accrocher l'extrémité de l'agrafe (3, fig. 47) aux supports de l'optique. Rebrancher les connecteurs.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débrancher le connecteur. L'ampoule (5, fig. 49) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Rebrancher le connecteur et fixer l'ensemble cadre/parabole.

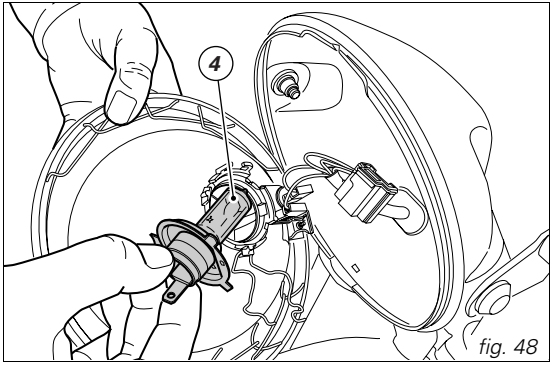


fig. 48

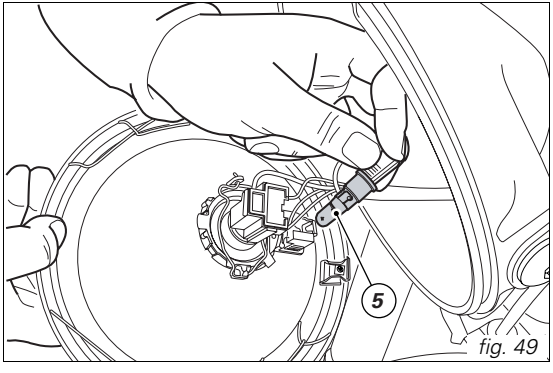


fig. 49

F

Clignotants *(fig. 50)*
Desserrer les vis (1) et séparer la coupelle (2) du support du clignotant.
L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remonter la coupelle en enfilant la dent (A) dans la fissure du support du clignotant. Revisser la vis (1).

Feu de stop *(fig. 51)*
Pour remplacer les ampoules des feux de stop et de position, il faut enlever le couvercle transparent (2) en dévissant ses deux vis (1) de fixation. L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remettre le couvercle transparent.

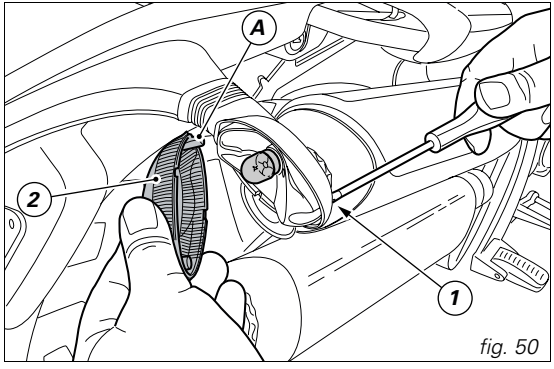


fig. 50

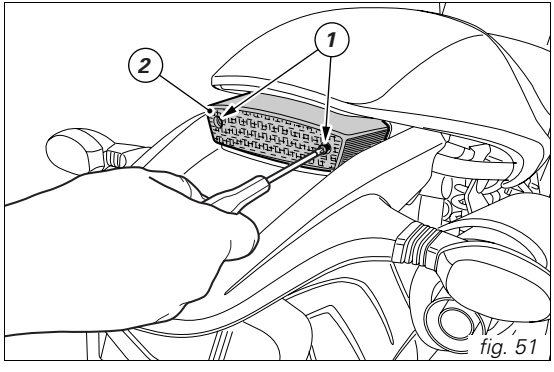


fig. 51

Éclairage de la plaque d'immatriculation *(fig. 52)*
Sortir la douille pour accéder à l'ampoule d'éclairage de la plaque d'immatriculation (3) puis ôter l'ampoule et la remplacer.

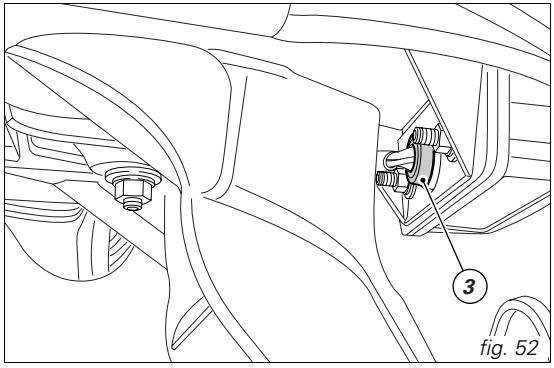


fig. 52

F

Orientation du projecteur *(fig. 53)*
Pour contrôler si le projecteur est bien orienté, mettre la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto. Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre. Allumer le feu de croisement :
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Note
La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

La correction de l'orientation verticale du phare peut se faire à l'aide de leurs vis (1, fig. 54) de fixation aux supports latéraux.

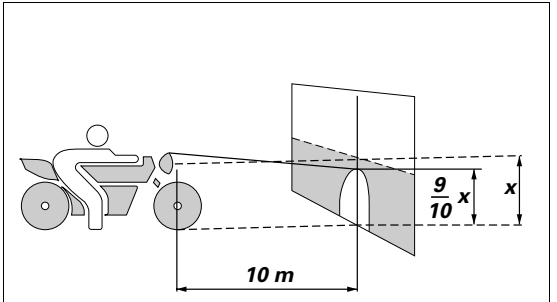


fig. 53

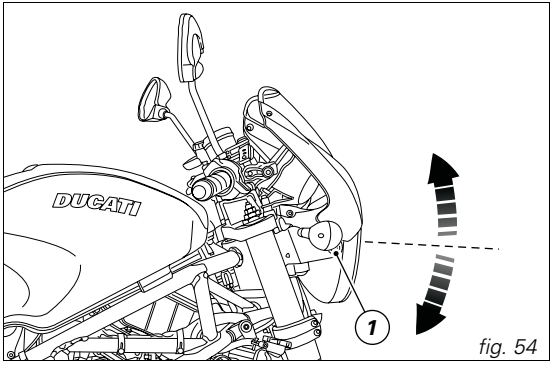


fig. 54

Pneus

Pression du pneu avant :
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pression du pneu arrière :
2,2 bar - 2,4 Kg/cm^2

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée « à froid ».

Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar avant de rouler sur des routes très accidentées

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.
En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.
Veiller à bien visser les capuchons des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.

Note

Pour le remplacement des pneus, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

F

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 55) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés.

Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

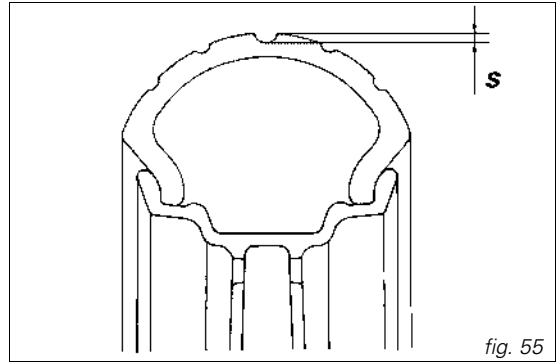


fig. 55

Contrôle du niveau d'huile moteur *(fig. 56)*
Le niveau d'huile moteur est visible à travers le regard transparent (1) sur le couvercle d'embrayage.
Pour contrôler le niveau, la moto doit être parfaitement verticale et le moteur chaud (éteint) ; attendre quelques minutes après avoir éteint le moteur pour laisser le temps au niveau de se stabiliser.
Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est faible, ajouter de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remettre le bouchon.

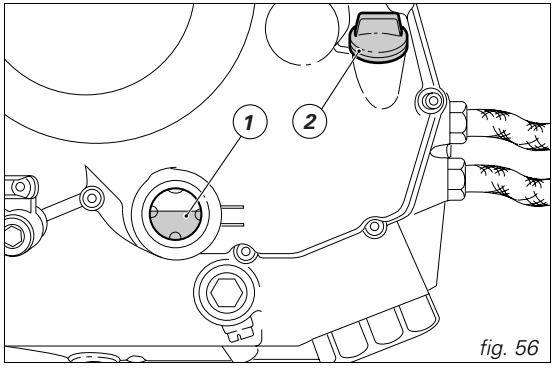
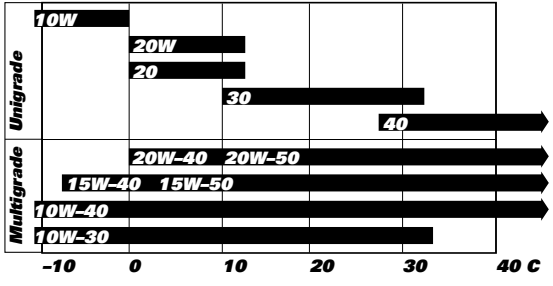


fig. 56

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique figurant dans le Carnet de Garantie, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



F

Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 57)*
Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.
Cette opération est relativement facile et permet de contrôler l'état de fonctionnement du moteur.
Sortir le pipettes des bougies et les extraire de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.
Contrôler la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.
En présence d'une autre couleur ou de dépôts sombres, remplacer la bougie et expliquer ce qui s'est passé à un Concessionnaire ou un Atelier agréé.
Contrôler également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacer la bougie.
Contrôler l'écartement des électrodes, qui doit être de : 0,7÷0,8 mm.

Important
En cas de réglage, faire attention à plier l'électrode latérale. Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer soigneusement l'électrode avec une brosse métallique et contrôler l'état du joint.
Nettoyer soigneusement le logement sur la culasse et faire attention à ne pas laisser pénétrer d'impuretés ou corps étrangers à l'intérieur de la chambre d'explosion.
Remonter la bougie sur la culasse en la vissant à fond. Serrer au couple de 20 Nm.
Pour serrer sans clé dynamométrique, visser d'abord à la main puis effectuer encore 1/2 tour à l'aide de la clé fournie.

Important
Utiliser exclusivement des bougies dont le degré thermique et la longueur de filetage sont conformes. La bougie doit être correctement serrée.

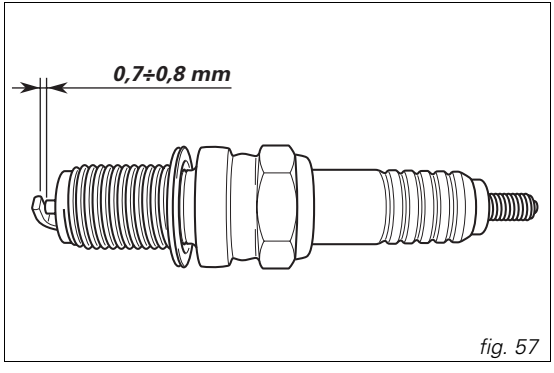


fig. 57

Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, laver et sécher périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne pas laver la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.
Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto.
L'utilisation de nettoyeurs haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, circuits électriques, joints spi de la fourche, prises d'air et silencieux en compromettant gravement la sécurité et la stabilité de la moto.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, les nettoyer à l'aide d'un produit dégraissant en évitant qu'il n'entre en contact avec les organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).
Rincer la moto à l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau de chamois.

Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :
nettoyage général ;
vider le réservoir d'essence en ôtant le bouchon de vidange avec joint ;
introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faire tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;
utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;
débrancher et déposer la batterie. Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger la batterie.
Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.
La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions *(mm) (fig. 58)*

Poids

Poids
En ordre de marche sans liquides et batterie
178 kg
À pleine charge : 390 kg

Attention
Le non-respect des limites de charge pourrait altérer la maniabilité et le rendement de la moto et être la cause d'accidents dus à une perte de contrôle du véhicule.

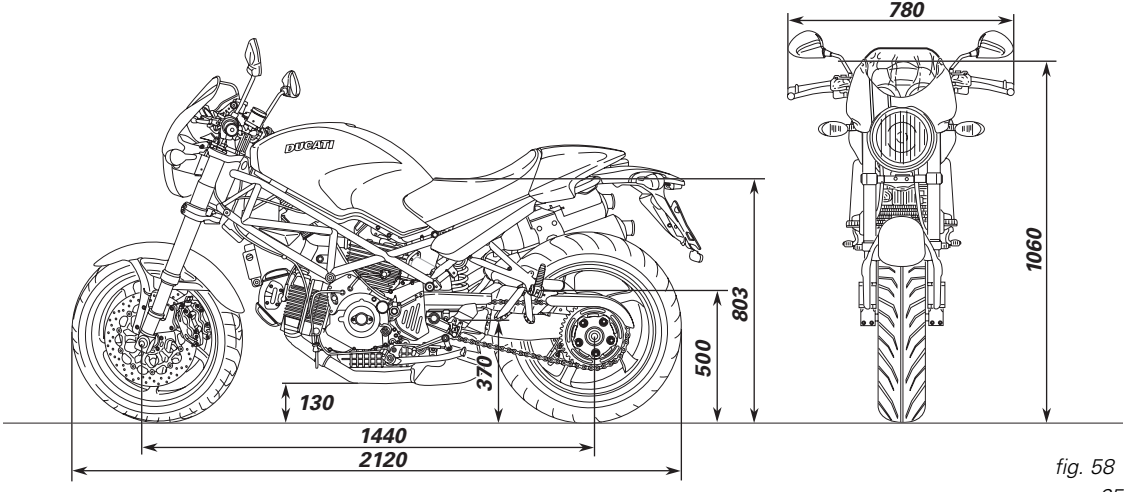


fig. 58

F

Ravitaillements	***Type***	***dm^3 (litres)***
Réservoir d'essence avec réserve de 3 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95*	*14*
Carter moteur et filtre	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,3*
Circuit de freins AV/AR et embrayage	*SHELL Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*0,465 (par tube)*

Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur

Bicylindre à quatre temps en « L » longitudinal de 90°.
Alésage mm :
94
Course mm :
71,5
Cylindrée totale, cm^3 :
992
Taux de compression 1:10±0,5
Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :
64 kW-84 CV à 8250 tours/min
Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :
86 Nm (8,5 Kgm) à 6250 tours/min

Distribution

***Desmodromique**, deux soupapes par cylindre commandées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.*

***Schéma de distribution desmodromique** (fig. 59)*

1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur)*
2) *Pastille de réglage du culbuteur supérieur*
3) *Demi-lunes*
4) *Pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
5) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur*
6) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur)*
7) *Arbre à cames*
8) *Soupape*

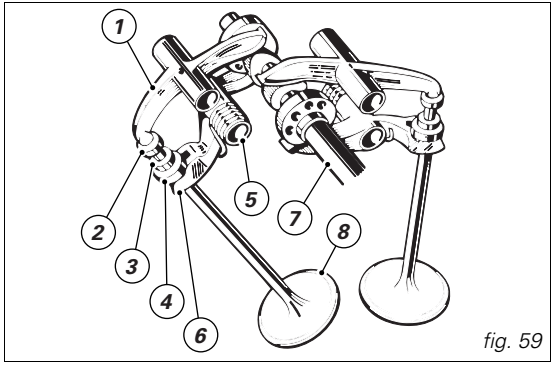


fig. 59

F

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque :
CHAMPION
Type :
RA 6 HC.
Marque :
NGK
Type :
DCPR8E.

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre du corps de papillon :
45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 1
Alimentation essence : 95-98 RON.

Freins

Avant

Type :
en acier perforé.
n° 2 disques.
Piste de freinage :
acier.
Cloche :
acier.
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage, cm²:
44 par disque
Étrier de frein à pistons différenciés.
Marque et type :
BREMBO 30/34-4 pistons.
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître cylindre :
PSC 16.

Arrière

Type :
à disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
245 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Surface de freinage :
25 cm²
Étrier de frein :
Ø cylindre 32 mm.
Marque et type :
BREMBO P 32
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître cylindre :
PS 11 C.

Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante.

F

Transmission

Embrayage :
multidisque à sec ;
commande par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission primaire par pignons à denture droite.
Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage :
32/59
Boîte de vitesses :
6 rapports
avec engrenages en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :
15/41
Rapport totaux :
1ème 15/37
2ème 17/30
3ème 20/27
4ème 22/24
5ème 24/23
6ème 28/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.
Marque :
RK
Type :
525 GXV
Dimensions :
5/8" x 1/4"
N.bre de maillons :
103+1 maillon ouvert

Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à disposition pour tout besoin d'adaptation de la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux standard. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Cadre
Treillis tubulaire en tubes d'acier haute résistance.
Angle de braquage (par côté) :
27°
Angle de chasse :
24°
Chasse, mm :
96

Roues
Jantes en alliage léger à cinq branches.

Avant
Marque :
BREMBO
Dimensions :
MT3.50x17"

Arrière
Marque :
BREMBO
Dimensions :
MT5,50x17"
Les deux roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
180/55-ZR17

Suspensions

Avant
À fourche hydraulique inversée.
Diamètre des tubes porteurs : 43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes de fourche : 130 mm.

Arrière
À commande progressive obtenue par interposition d'un balancier entre le cadre et l'articulation supérieure de l'amortisseur. L'amortisseur est réglable en détente et en précontrainte du ressort. Sa partie inférieure pivote sur un bras oscillant en aluminium.
Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement de l'amortisseur : 65 mm.
Excursion de la roue arrière : 148 mm.

Note
Ne jamais modifier une quelconque des caractéristiques prises en compte pour l'homologation de la moto.

Système d'échappement
Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.
Version U.S.A.: sans catalyseur.

Coloris disponibles

S2R 1000
Rouge anniversary Ducati réf. F_473.101 (PPG) avec bande blanche réf. F_473.101 (PPG) ;
Cadre rouge et jantes blanches.

F

Noir brillant réf. 291.501 (PPG) ;
Cadre noir et jantes blanches.

*Gris foncé métallisé réf. *0022 (PPG) ;*
Cadre et jantes noirs.

Circuit électrique
Il se compose des éléments principaux suivants :
phare avant *:*
ampoule type : ***H4 (12V-55/60W)****.*
feu de position
ampoule type : ***T4W (12V-4)****.*
Commandes électriques sur les demi-guidons.
clignotants :
ampoule type : ***R10W (12V-10W)****.*
Avertisseur sonore*.*
Contacteurs des feux de stop*.*
Batterie, 12V-16 Ah*.*
Alternateur 12V-520W*.*
Régulateur électronique*, protégé par un fusible de* ***40 A*** *placé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique Denso, 12V-0,7 kW.
Feu arrière et signalisation d'arrêt :
ampoule type : ***P21/5W (12V-5/21W)****.*
Éclairage de la plaque d'immatriculation :
ampoule type : ***W5W (12-5W)****.*

Note
Pour le remplacement des ampoules, se reporter au paragraphe « Remplacement des ampoules » page 54.

Fusibles

La boîte à fusibles principale se trouve à gauche de la batterie (fig. 60).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Seulement six fusibles sont reliés au circuit ; deux sont des fusibles de secours.

Le fusible de 40 A (2), situé à droite de la batterie (fig. 60), protège le régulateur électronique.
Pour avoir accès à ce fusible, enlever le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament de conduction intérieur (4, fig. 61).

Important

*Pour éviter les court-circuits, remplacer le fusible après avoir amené la clé de contact sur la position **OFF**.*

Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

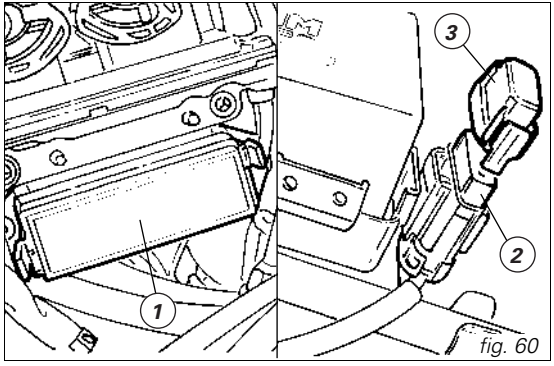


fig. 60

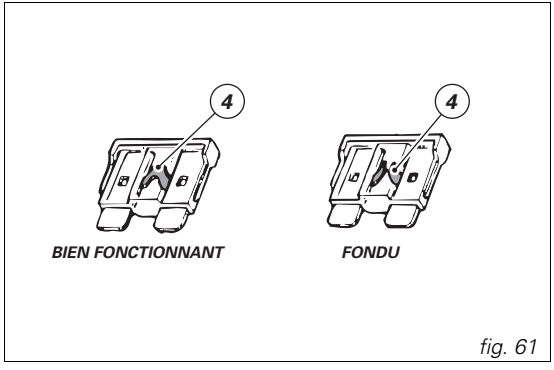


fig. 61

F

Légende du schéma du circuit électrique /allumage

1) Comodo droit
2) Antenne du transponder
3) Contacteur à clé
4) Relais principal
5) Boîte à fusibles
6) Démarreur
7) Télérupteur de démarrage
8) Batterie
9) Fusible du régulateur
10) Régulateur
11) Alternateur
12) Clignotant arrière droit
13) Feu arrière
14) Éclairage de la plaque d'immatriculation
15) Clignotant arrière gauche
16) Réservoir d'essence
17) Relais injection
18) Connecteur pour autodiagnostic
19) Prise pour personnel d'entretien
20) Capteur de vitesse
21) Contacteur de la béquille latérale
22) Sonde lambda
23) Bobine du cylindre horizontal
24) Bougie du 1er cylindre horizontal
25) Bougie du 2e cylindre horizontal
26) Bobine du cylindre vertical
27) Bougie du 1er cylindre vertical
28) Bougie du 2e cylindre vertical
29) Injecteur du cylindre horizontal
30) Injecteur du cylindre vertical
31) Potentiomètre du papillon
32) Capteur de régime/phase
33) Sonde de température d'huile centrale
34) Moteur pas à pas
35) Centrale électronique
36) Contacteur d'indicateur de sélecteur au point mort
37) Contacteur de pression d'huile
38) Contacteur arrière de feu de STOP
39) Contacteur avant de feu de STOP
40) Contacteur d'embrayage
41) Sonde de température de l'huile
42) Comodo gauche
43) Capteur de température/pression de l'air
44) Tableau de bord
45) Clignotant avant gauche
46) Avertisseur sonore
47) Projecteur
48) Clignotant avant droit

Code de couleur des fils

B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende des boîtes à fusibles *(1, fig. 60)*

Pos.	*Utilisateurs*	*Val.*
1-9	*Général*	*30 A*
2-10	*Pompe à carburant, injecteurs, bobines*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentation centrale électronique*	*3 A*
5-13	*Passing (Appel de phare)*	*7,5 A*
6-14	*Feux de position, tableau de bord, feux de route/croisement*	*15 A*
7-15	*Feu de stop, avertisseur sonore*	*10 A*
8-16	*Prise pour personnel d'entretien*	*5 A*

Note
Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Km	Nom Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Bedienungs- und Wartungsanleitung

DUCATI*MONSTER*

MONSTER S2R 1000

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!

Hinweis

Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten.
Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vornehmen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6
Garantie 6
Symbole 6
Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 7
Fahrten mit voller Beladung 8
Fahrzeugidentifizierung 9

Bedienelemente 10
Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 10
Cockpit 11
Funktionen der LCD Einheiten 12
Wegfahrsperre 14
Schlüssel 14
Code Card 15
Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasdrehgriff 16
Ersatzschlüssel 17
Zündschalter und Lenkerschloss 18
Linke Schaltereinheit 19
Kupplungshebel 19
Rechte Schaltereinheit 20
Gasdrehgriff 20
Vorderradbremshebel 21
Hinterradbremspedal 22
Schalthebel 22
Einstellung der Schalthebelposition 23
Einstellung der Bremspedalposition 24

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 25
Anordnung am Motorrad 25
Kraftstofftankdeckel 26
Sitzbankschloss und Helmbefestigung 27
Seitenständer 28
Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel 29
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein 31
Änderung des Setups 33

Hinweise zum Gebrauch 35
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 35
Kontrollen vor dem Motorstart 36
Motorstart 37
Starten und Fahrtantritt 39
Bremsen 40
Anhalten 41
Tanken 41
Parken 42
Mitgeliefertes Zubehör 43

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 44
Ausbau der Verkleidung 44
Heben des Kraftstofftanks 45
Austausch des Luftfilters 46

D

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands 47
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge 48
Schmieren der Gelenke 49
Einstellung des Gasgriffspiels 50
Aufladen der Batterie 51
Spannen der Antriebskette 52
Schmieren der Antriebskette 53
Austausch der Glühbirnen 54
Ausrichten des Scheinwerfers 58
Reifen 59
Kontrolle des Motorölstands 61
Reinigung und Austausch der Zündkerzen 62
Allgemeine Reinigung 63
Längerer Stillstand 64
Wichtige Hinweise 64

Technische Daten 65
Maße (mm) 65
Gewichte 65
Betriebsstoffe 66
Motor 67
Ventilsteuerung 67
Leistungen 68
Zündkerzen 68
Kraftstoffsystem 68
Bremsen 69
Antrieb 70
Rahmen 71
Räder 71
Reifen 71
Aufhängungen 71
Auspuffanlage 72
Verfügbare Modellfarben 72
Elektrische Anlage 72

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 76

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung jeglicher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Die Garantie erlischt jedoch, wenn die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, können Ihnen während der Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und es Ihnen ermöglichen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:

Achtung
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig
Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis
Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.
*Fahrer und Beifahrer müssen **immer** eine geeignete Bekleidung und einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Straßenbelags vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker **immer** fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen an den Haltegriffen des Untersitzrahmens festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
*Immer die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und **niemals** die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.*
*Abbiegevorgänge und Fahrbahnwechsel **immer** und rechtzeitig durch Betätigen der jeweiligen Blinker anzeigen. Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren. Besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht geben.*
*Beim Tanken den Motor **stets** abstellen und darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn das Motorrad unbewacht stehen gelassen wird.*
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.

Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Zuladung

Das zulässige Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads darf mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör 390 kg nicht überschreiten.

Schweres Gepäck oder Zubehör so tief und zentral wie möglich am Motorrad befestigen.

Das Gepäck gut am Motorrad verzurren: nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.

Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Überprüfen Sie, ob die Reifen den auf Seite 59 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.

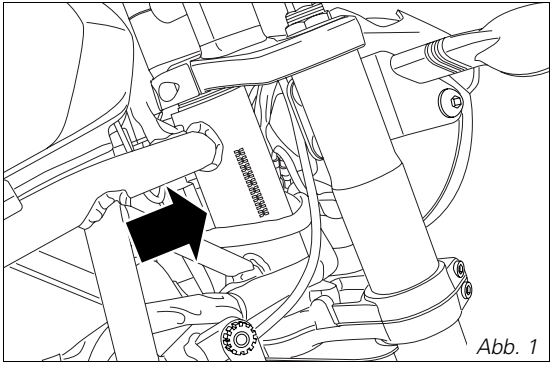


Abb. 1

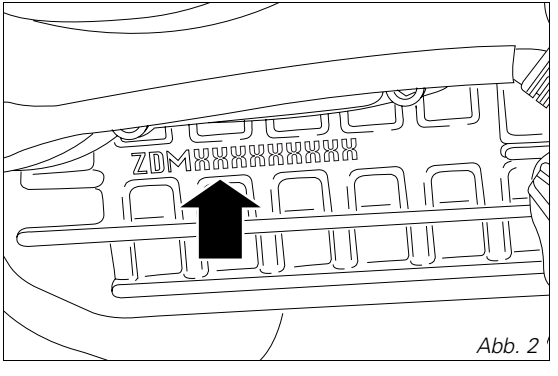


Abb. 2

Fahrzeugidentifizierung

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

BEDIENELEMENTE

Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads

(Abb. 3)

1) *Cockpit*
2) *Zündschalter und Lenkerschloss*
3) *Linke Schaltereinheit.*
4) *Kupplungshebel*
5) *Rechte Schaltereinheit*
6) *Gasdrehgriff*
7) *Vorderradbremshebel*
8) *Schalthebel*
9) *Hinterradbremspedal*

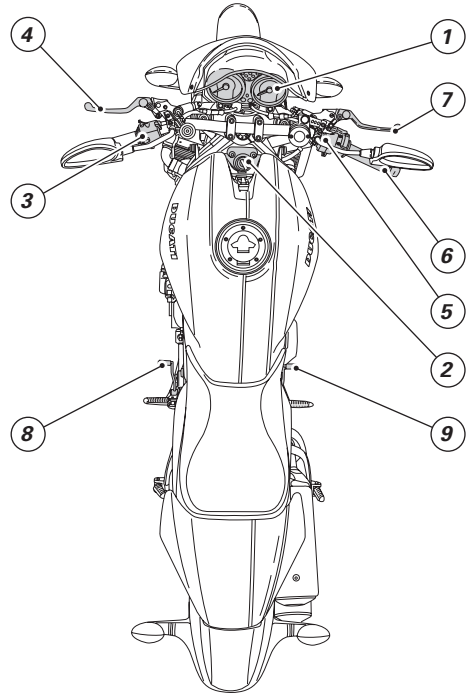


Abb. 3

Cockpit *(Abb. 4)*

1) ***Fernlichtanzeige*** ***(blau)****.*
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

2) ***Blinkeranzeige*** ***(grün)****.*
Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.

3) ***Reserveanzeige*** ***(gelb)****.*
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve ist und noch ca. 3 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

4) ***Leerlaufanzeige N (grün)****.*
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

5) ***Öldruckanzeige*** ***(rot)****.*
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf ***ON*** *gestellt wird und muss einige Sekunden nach dem Anlassen wieder erlöschen.*
Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl wieder erlöschen.

Wichtig
Bleibt diese Kontrollleuchte leuchten, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

6) ***Ockerfarbene Leuchte***
Sie blinkt bei geparktem Motorrad (Wegfahrsperre eingeschaltet) und wird außerdem zur Diagnose der Wegfahrsperre verwendet.

Hinweis
Nach Einschaltung der Wegfahrsperre blinkt die Leuchte 24 Stunden lang und erlischt daraufhin.
Die Wegfahrsperre bleibt aber auf jeden Fall aktiviert.

7) ***EOBD-Leuchte*** ***(ocker)****.*
Ihr Aufleuchten zeigt die Motorsperre an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise ca. 1,8 - 2 Sekunden).

8) ***Tachometer*** *(km/h).*
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

a) ***LCD (1):***
- ***Kilometerzähler*** *(km).*
  Zeigt die gesamte Kilometerleistung an.
- ***Tageskilometerzähler*** *(km).*
  Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.

9) ***Drehzahlmesser*** *(U/min).*
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

b) ***LCD (2):***
- ***Uhr***
- *Öltemperatur*

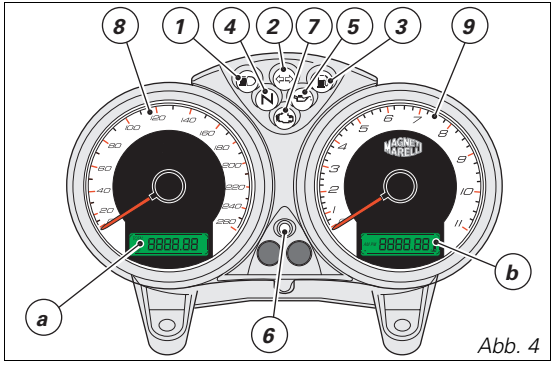


Abb. 4

Funktionen der LCD Einheiten

*Beim Einschalten (Zündschlüssel von **OFF** auf **ON**) führt das Cockpit einen Check an allen Instrumenten (Zeiger, Display, Kontrollleuchten), siehe (Abb. 5 und Abb. 6) durch.*

Funktionen der LCD Einheit (1)

*Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) werden bei einem auf **ON** stehenden Zündschlüssel abwechselnd der Stand des Tageskilometerzählers und des Kilometerzählers angezeigt.*

Rückstellung des Tageskilometerzählers

*Durch mindestens 2 Sekunden langes Drücken der Taste (A, Abb. 6) in der Funktion **TRIP** (Tageskilometerzähler) wird das Display (LCD 1) zurückgesetzt.*

Funktionen der LCD Einheit (2)

*Durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) bei auf **ON** stehendem Zündschlüssel werden die Uhr und die Öltemperatur angezeigt.*

Uhreinstellung

Die Taste (B, Abb. 6) mindestens 2 Sekunden lang drücken. Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) die Angabe AM/PM auswählen. Mit Taste (B) nun zur Einstellung der Stunden übergehen. Durch wiederholtes Drücken der Taste (A) wird die Stundenanzeige geändert. Mit Taste (B) nun zur Einstellung der Minuten übergehen.
Mit Taste (A) die Minuten einstellen; wird die Taste länger als 5 Sekunden gedrückt, läuft die Zählung schneller.
Mit Taste (B) nun den Einstellmodus beenden.

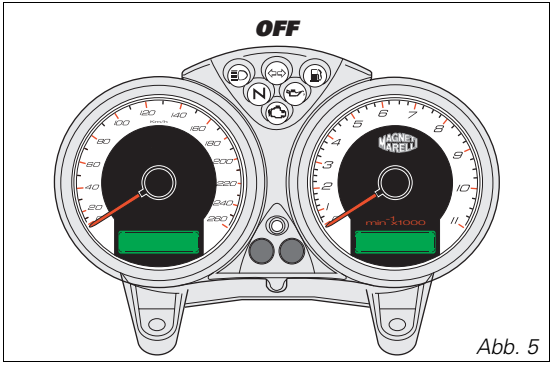


Abb. 5

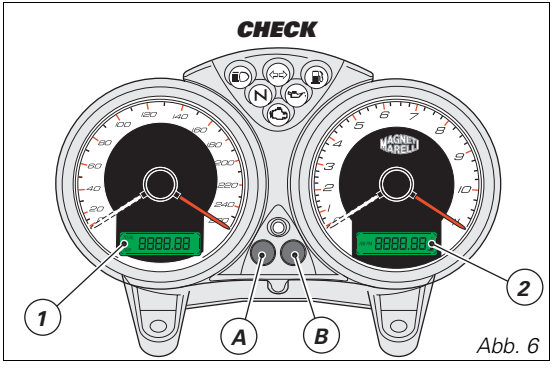


Abb. 6

D

Funktion Öltemperatur

*Sinkt die Öltemperatur unter 50 °C / 122 °F, zeigt das Display die Angabe „**LO**“, bei einer Temperatur über 170 °C / 338 °F dagegen „**HI**“.*

Funktion Kraftstoffanzeige

*Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird am Display „**FUEL**“ angezeigt.*

Funktion Inspektionsanzeige

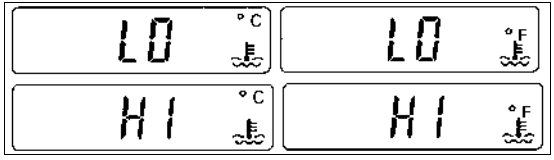
*Nach den ersten 1000 km (621 Meilen) und daraufhin alle 10.000 km (6210 Meilen) wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** am Display 5 Sekunden lang die Angabe “**MAInt**” angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.*

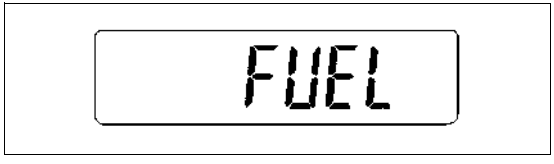
Funktion Hintergrundbeleuchtung

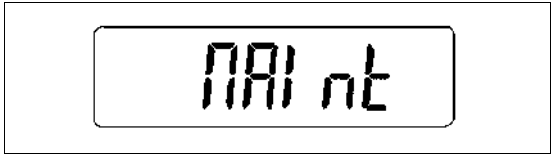
*Durch wiederholtes Drücken der Taste (B) (Abb. 6) innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** kann die Cockpithelligkeit eingestellt werden.*

Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren.







D

Wegfahrsperre

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
Im Griff jeden Schlüssels befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel *(Abb. 7)*

Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:
- *1 Schlüssel A (ROT)*
- *2 Schlüssel B (SCHWARZ).*

D

Achtung

Der rote Schlüssel A ist für seine Aufbewahrung in perfektem Zustand mit einer Gummikappe ausgestattet, damit er nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt kommt. Die Schutzkappe nur im Bedarfsfall abnehmen.

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- *zum Motorstart*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks*
- *zum Öffnen des Sitzbankschlosses.*

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen wie die Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren anderer schwarzer Schlüssel.

Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben ist.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren.
Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für das Starten des Motorrads zu verwenden.

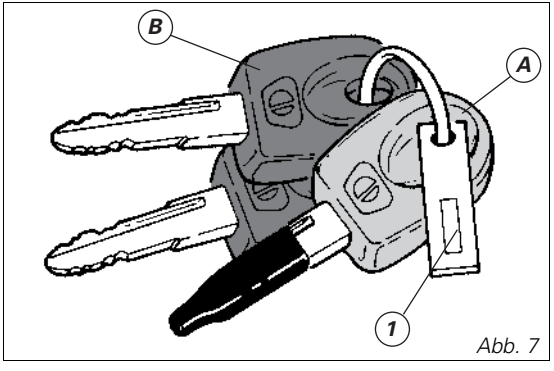


Abb. 7

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird eine CODE CARD (Abb. 8) ausgehändigt, auf der folgende Informationen stehen: der elektronische Code (A, Abb. 9), der im Fall einer Motorblockierung bzw. einer mangelnden Zündung nach einem ***Key-ON*** *zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Das Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegebenen Codes ist jedoch ratsam, falls eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich werden sollte, bei dem der Gasdrehgriff entsprechend betätigt werden muss.
Das folgende Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen an der Wegfahrsperre die Funktion der „Motorsperre", die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) angezeigt wird, aufzuheben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.

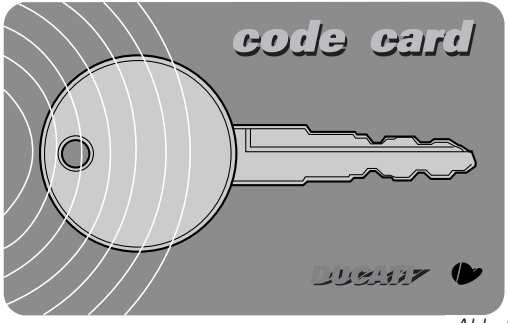


Abb. 8

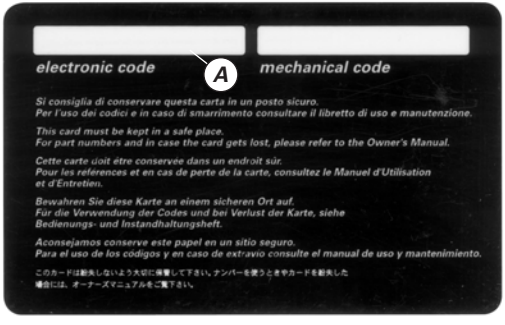

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les references et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

Abb. 9

Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasdrehgriff

1) Den Zündschlüssel auf ON stellen, dann den Gasgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten. Die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.
2) Nach Erlöschen der EOBD-Kontrollleuchte den Gasdrehgriff sofort loslassen.
3) Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun den elektronischen Freigabe-Code eingeben, der auf der dem Kunden bei der Auslieferung des Motorrads durch den Händler ausgehändigten CODE CARD steht.
4) So viele Blinkimpulse der EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.
Den Gasdrehgriff 2 Sekunden ganz aufdrehen und wieder loslassen. Auf diese Weise wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt, die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Das Verfahren bis zur Eingabe der letzten Ziffer wiederholen.
Sollte man bei der Eingabe der nächsten Codeziffer mittels Gasdrehgriff nicht in dieser Weise verfahren, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann bleibt sie erleuchtet und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.
5) Nach dem Loslassen des Gasgriffs blinkt bei Eingabe des korrekten Codes die EOBD-Kontrollleuchte auf und zeigt dadurch das Aufheben der Motorsperre an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück.
6) Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, bleibt die EOBD-Kontrollleuchte erleuchtet. Das Eingabeverfahren kann dann durch Umstellen des Zündschlüssels auf OFF ab Punkt 1 so oft wie erforderlich wiederholt werden.

Hinweis

Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, worauf der Zündschlüssel wieder auf OFF gedreht und die Sequenz ab Punkt (1) wiederholt werden muss.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON können sich folgende Situationen ergeben:
1) Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) am Cockpit kurz auf. Das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Durch Drücken des STARTKNOPFS (3, Abb. 12) kann der Motor gestartet werden.
2) Erlischt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) bwz. die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) nicht, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollte man es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI-Kundendienst in Verbindung.
3) Blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Fehlfunktion der Wegfahrsperre zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgiff). Wird der Zündschlüssel auf OFF, dann wieder auf ONgedreht, müsste die Kontrollleuchte der Wegfahrsperre wieder normal aufleuchten (siehe Punkt 1).

Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.
Der DUCATI-Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel). Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.
Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkerschloss *(Abb. 10)*
Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) ***ON****: Beleuchtung und Motor eingeschaltet*
B) ***OFF****: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet*
C) ***LOCK****: Lenkschloss blockiert*
D) ***P****: Standlicht und Lenkschloss.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

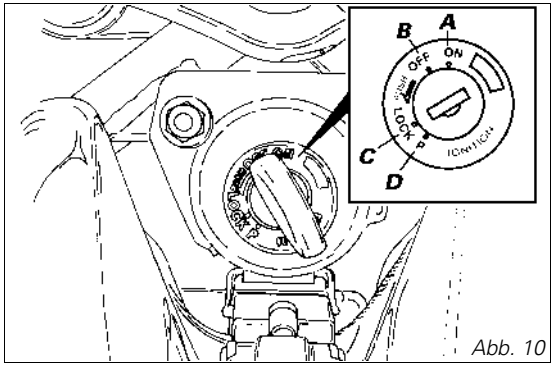


Abb. 10

D

Linke Schaltereinheit *(Abb. 11)*
1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet
Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Schalter = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet
Position = links abbiegen
Position = rechts abbiegen.
Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Drucktaste = Hupe

4) Drucktaste = Lichthupe

Kupplungshebel *(Abb. 11)*
Dieser Hebel (5) dient dem Auskuppeln. Er ist mit einem Rändelknopf (6) versehen, mit dem die Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenker eingestellt werden kann. Zum Verstellen den Hebel (5) ganz nach vorn drücken und den Rändelknopf (6) auf eine der vier möglichen Positionen drehen. Dabei berücksichtigen, dass: die Position 1 der maximalen Distanz zwischen Hebel und Griff, Position 4 der minimalen Distanz entspricht. Durch Betätigung des Kupplungshebels (5) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

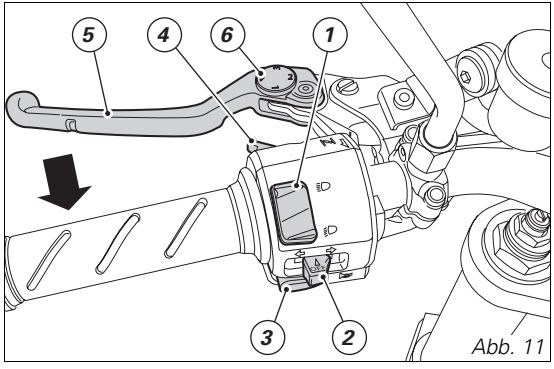


Abb. 11

Wichtig
Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

Rechte Schaltereinheit *(Abb. 12)*
*1) Schalter **MOTORSTOPP**, zwei Positionen:*
*Position ⊙ (**RUN**) = Motorbetrieb*
*Position ⊗ (**OFF**) = Motorstopp.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Motorstillstand muss der Schalter in die Position ⊙ zurückgestellt werden, damit das Motorrad gestartet werden kann.

Wichtig
*Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Stopschalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf **ON** gelassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

2) Drucktaste ⏲ = Motorstart.

Gasdrehgriff *(Abb. 12)*
Mit dem Gasdrehgriff (1) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

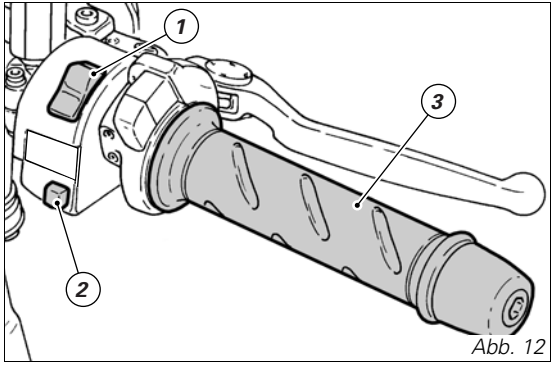


Abb. 12

Vorderradbremshebel *(Abb. 13)*
Durch Ziehen des Hebels (4) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (5) versehen, mit dem die Distanz zwischen dem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann.: zur Einstellung des Bremshebels vgl. die Angaben zum Kupplungshebel (auf Seite 19).

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Bedienelemente die Anleitungen auf Seite 39 lesen.

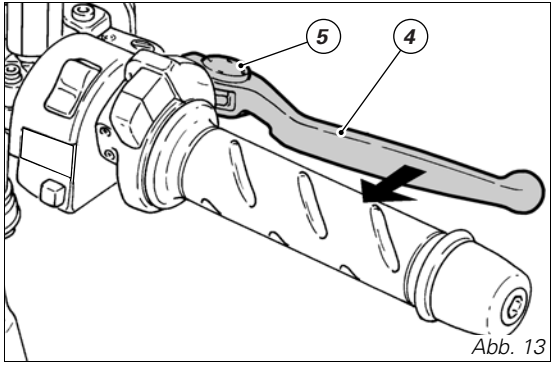


Abb. 13

D

Hinterradbremspedal *(Abb. 14)*
Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

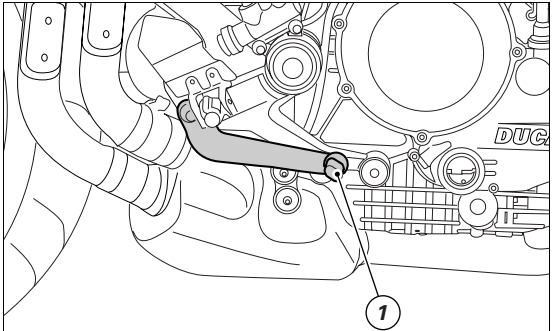


Abb. 14

Schalthebel *(Abb. 15)*
Der Schalthebel hat eine mittlere Ruheposition ***N****, in die er automatisch wieder zurückkehrt, und lässt zwei Bewegungen zu:*
nach unten = zum Einlegen des 1. Gangs und zum Herunterschalten in einen niedrigeren Gang. Damit erlischt die Kontrollleuchte ***N*** *am Cockpit*
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs den Hebel nach oben drücken.

Jeder Betätigung des Hebels entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

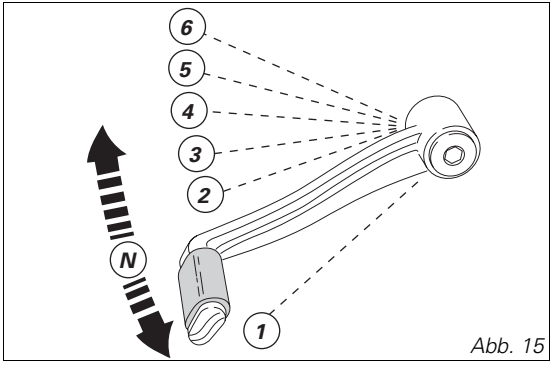


Abb. 15

Einstellung der Schalthebelposition *(Abb. 16)*
Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abzustimmen, kann die Position des Schalthebel zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Schalthebels kann folgendermaßen geändert werden:
Die Schaltstange (1) am Schlüsselansatz (2) blockieren und dann die Kontermuttern (3) und (4) lockern.

Hinweis
Die Mutter (4) hat ein Linksgewinde.

Die Stange (1) drehen und dabei den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

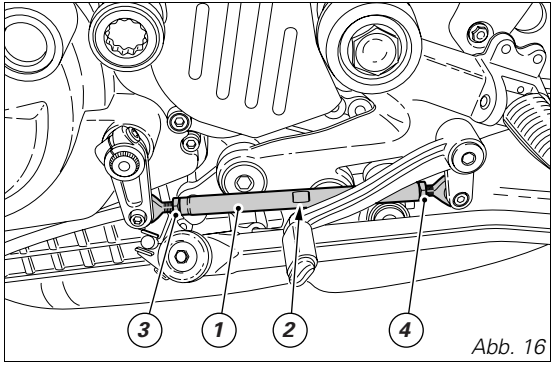


Abb. 16

D

Einstellung der Bremspedalposition *(Abb. 17)*
Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abzustimmen, kann die Position des Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Hinterradbremspedals kann folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (5) lösen.
Die Einstellschraube (6) des Pedalhubs solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (5) festziehen.
Den Leerhub des Bremspedal von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm betragen, bevor es zum Ansprechen der Bremse kommt.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (7) am Zylinderstab lockern.
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab (8) an der Gabel (9) einschrauben, zum Vermindern lösen.
Die Kontermutter (7) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

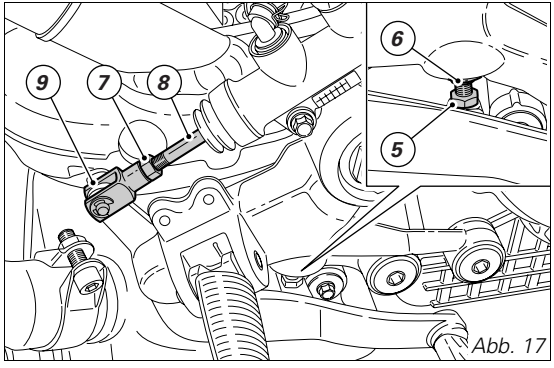


Abb. 17

HAUPTBESTANDTEILE UND -VORRICHTUNGEN

Anordnung am Motorrad *(Abb. 18)*

1) Kraftstofftankdeckel
2) Sitzbankschloss
3) Stift f. Kabel zur Helmbefestigung
4) Haltegriff für Beifahrer
5) Seitenständer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein
8) Einstellvorrichtung für die Vorderradgabel
9) Tankstützstab
10) Sitzbankdeckel
11) Verankerungshebel für Kraftstofftank
12) Cockpitverkleidung
13) Katalysator

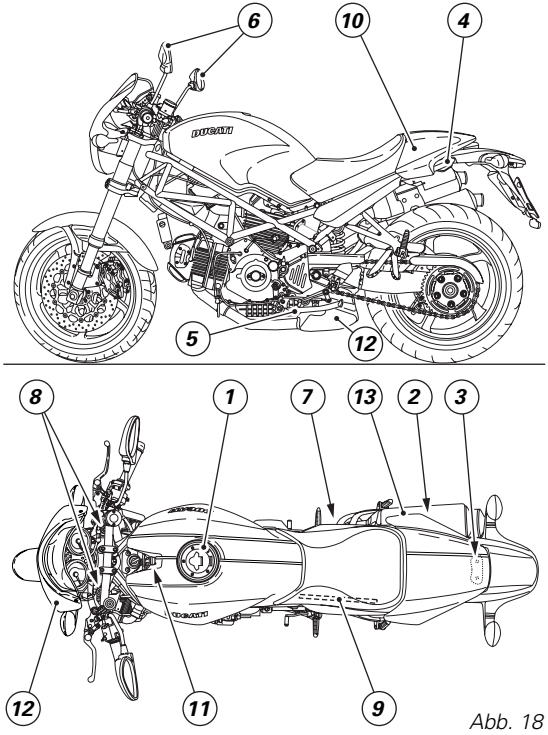


Abb. 18

Kraftstofftankdeckel *(Abb. 19)*

Öffnen
Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen
Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis
Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tanken (siehe Seite 41) sicherstellen, dass der Tankdeckel einwandfrei geschlossen ist.

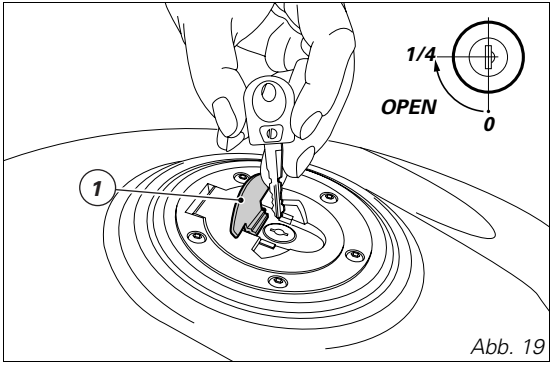


Abb. 19

D

Sitzbankschloss und Helmbefestigung

(Abb. 20 - Abb. 21)

Öffnen

Den Zündschlüssel in das Schloss einstecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis die Sitzbank aus ihrer Verankerung am Rahmen ausrastet. Die Sitzbank nach hinten ziehen und somit aus den vorderen Arretierungen lösen.

Im hinteren Teil des Staufachs unter der Sitzbank befindet sich das Kabel zur Helmbefestigung (1) (siehe Seite 43). Das Kabel durch den Helm führen und die Kabelschlaufen am Stift (2) sichern. Den Helm herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

Achtung

Das Helmkabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz, wenn das Motorrad abgestellt wird. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmkabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Schließen

Sicherstellen, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Die Vorderseiten des Sitzbankbodens unter den Rahmenbügel einführen, daraufhin hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet. Prüfen, dass die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.

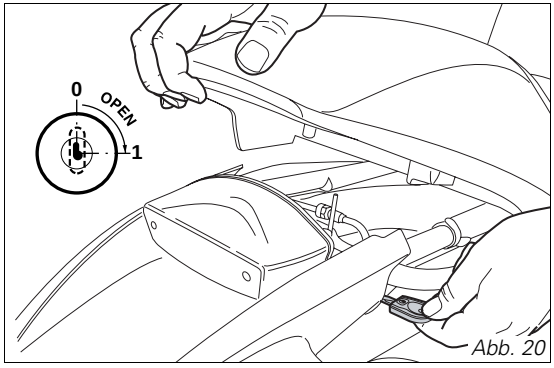


Abb. 20

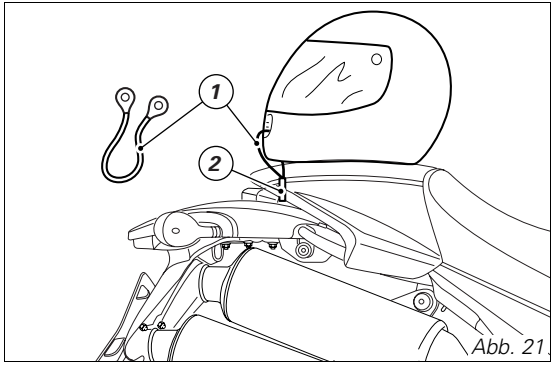


Abb. 21

D

Seitenständer *(Abb. 22)*

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u. ä. können zum Umfallen und somit zu starken Schäden des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ausleger (1) herunterdrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagerecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.

Hinweis
Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

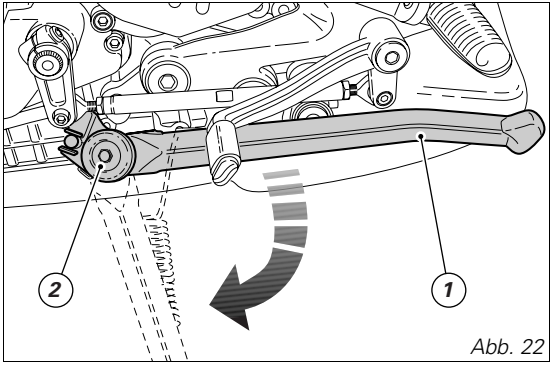


Abb. 22

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.
Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) *(Abb. 23) zur Änderung der Zugstufe*
2) *(Abb. 23) zur Änderung der Vorspannung der inneren Federn*
3) *(Abb. 24) zur Änderung der Druckstufe.*

Anhand eines kleinen Schlitzschraubendrehers kann die Einstellung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe über die an den jeweiligen Standrohrscheiteln angeordnete Einstellschraube (1) vorgenommen werden. Für eine Regulierung über die Einstellschraube (3, Abb. 24) einen Schraubendreher durch die Durchgangsbohrung der Radachse in Höhe der Gabelholmachse stecken.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht.
Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0" bzw. der maximalen Dämpfung.
Von dieser Position aus beginnend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Klicks mitzählen, die jeweils den Positionen „1", „2" usw. entsprechen.

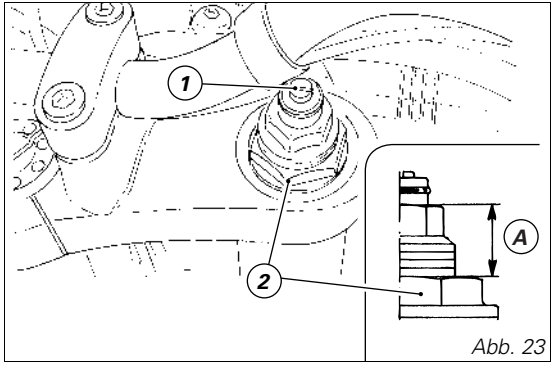


Abb. 23

D

Die STANDARDPOSITIONEN sind folgende:
Druckstufe: 6 Klicks
Zugstufe: 6 Klicks
Federvorspannung (A, Abb. 23): 18 mm
Einstellbereich:
Druckstufe: 16 Klicks
Zugstufe: 14 Klicks
Federvorspannung (A, Abb. 23): 10÷25 mm
Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellschraube (2) mit einem 22 mm-Inbusschlüssel verdrehen.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

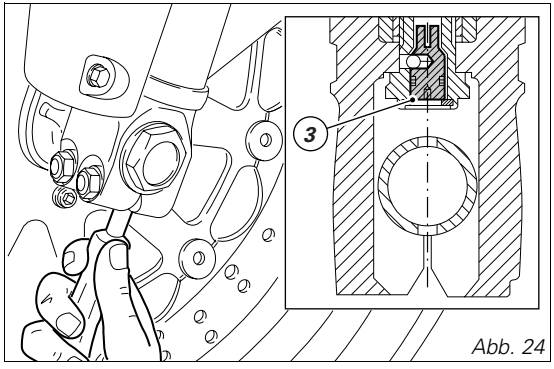


Abb. 24

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein

(Abb. 25)
Außen am Zentralfederbein sind Einstellschrauben angeordnet, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Belastungen ermöglichen.
*Die Einstellschraube an der rechten Seite (1) neben der unteren Federbeinanlenkung an der Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung). Durch Drehen der Einstellschraube (1) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung **H** erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert **S**.*
STANDARDEINSTELLUNG:
von ganz geschlossen (Uhrzeigersinn)
die Einstellschraube (1) um 18 Klicks lösen.
Federvorspannung: 25 mm
Mit den zwei Nutmuttern (2) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch Anziehen bzw. Lockern der unteren Nutmutter wird die Vorspannung erhöht bzw. vermindert.

Achtung

Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

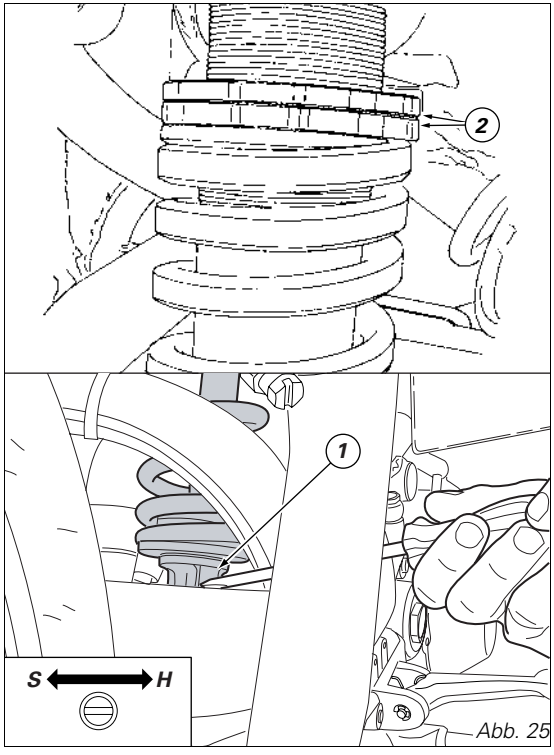


Abb. 25

D

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Beim Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Änderung des Setups *(Abb. 26 - Abb. 27 - Abb. 28)*
Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.
Die Änderung des Setups ist ein äußerst delikater und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne diesbezügliche Erfahrung ausgeführt wird.
Es wird empfohlen, vor einer Änderung des Standardsetups den Bezugswert (H, Abb. 26) auszumessen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, das Motorradsetup gemäß seinen Anforderungen zu ändern, indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.
Um den Achsabstand der Kugelgelenke (1) zu ändern, die Kontermuttern (3)lockern.

Hinweis
Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Einen Maulschlüssel an der Schubstange (2) ansetzen. Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

Achtung
Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenkachsen (1) gemessene 272 mm nicht überschreiten.

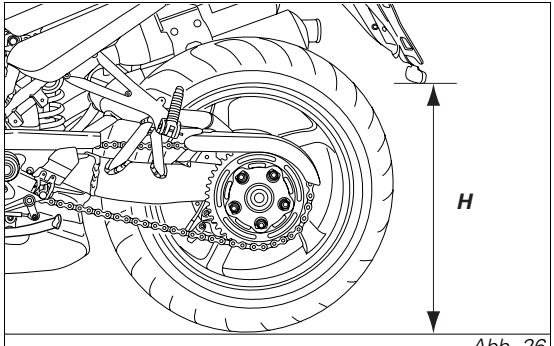


Abb. 26

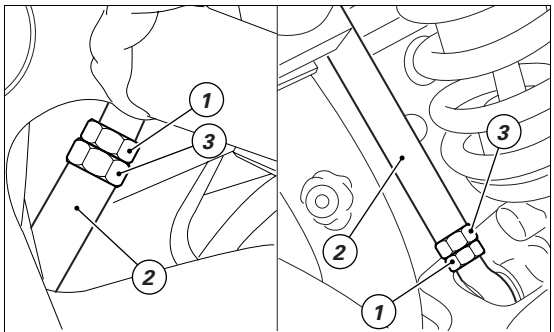


Abb. 27

D

Beim UNIBALL-Element des Kugelgelenks (A) dürfen max. 5 Gewindegänge bzw. 7,5 mm Gewinde sichtbar sein (B).

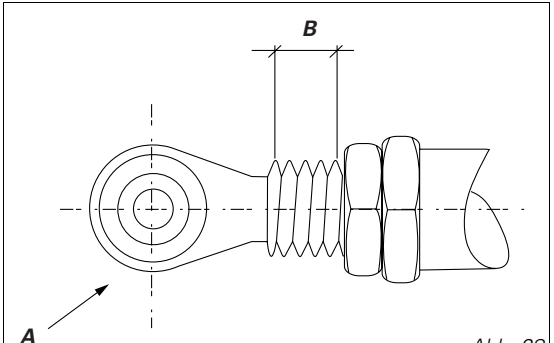


Abb. 28

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Höchstdrehzahl *(Abb. 27)*
Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:

1) Bis 1000 km
2) Von 1000 bis 2500 km

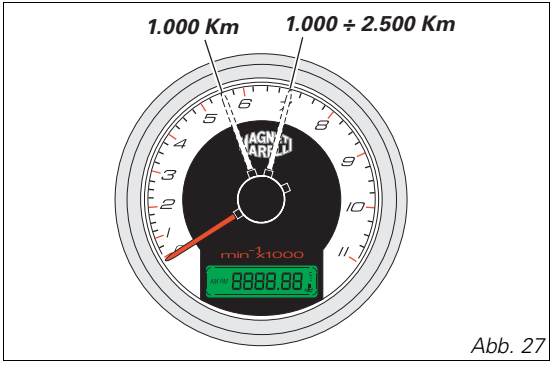


Abb. 27

Bis 1000 km
Während der ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden: 5.500÷6.000 U/min.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu betreiben.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Die Drehzahl von 7000 U/min sollte allerdings nicht überschritten werden.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

Kontrollen vor dem Motorstart

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 41).

Motorölstand

Den Ölstand am Schauglas kontrollieren. Falls nötig nachfüllen (Seite 61).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Flüssigkeitsstand überprüfen.

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 59).

Funktionalität der Bedienelemente

Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schalthebel betätigen und ihre Funktionsweise kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Funktionstüchtigkeit der Glühbirnen der Beleuchtungsanlage, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 54).

Schlösser

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Seitenständer

Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 28).

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart

⚠ *Achtung*
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen.

1) *Den Zündschlüssel auf **ON** (Abb. 28) stellen. Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte 🛢 am Cockpit aufleuchten.*

● *Wichtig*
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen (Seite 11).

👁 *Hinweis*
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

2) *Sicherstellen, dass sich der Stopschalter (1, Abb. 29) auf ○ (RUN) befindet, dann den Startknopf (2, Abb. 29) drücken.*

Dieses Modell hat eine Startautomatik. Dank einer Servounterstützung kann der Motor durch einen kurzen Druck auf den Startknopf (2) gestartet werden. Beim Drücken der Taste (2) springt der Motor innerhalb einer von der Motortemperatur abhängigen Maximalzeit automatisch an. Der Anlassermotor wird nach dem Motorstart automatisch ausgerückt. Sollte der Motor nicht anspringen, mindestens 2 Sek. warten, dann den Startknopf (2) erneut drücken.

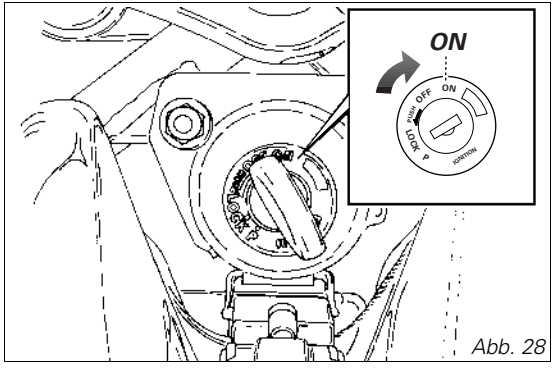


Abb. 28

D

Den Motor anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Stellen erreichen kann, die eine Schmierung erfordern.

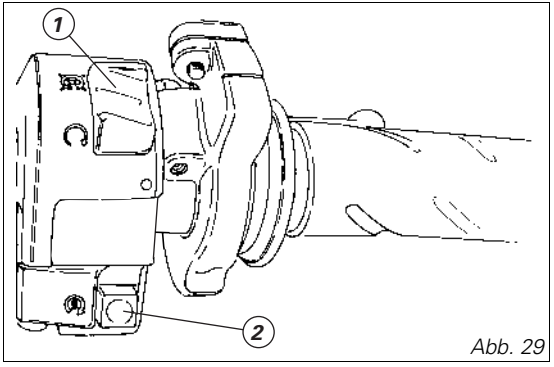


Abb. 29

D

Starten und Fahrtantritt

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen am Gasgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.
Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: an Steigungen, wenn das Motorrad an Geschwindigkeit bzw. der Motor an Drehzahl verliert, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors, sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

Achtung

Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann. Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein lang andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

*Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** drehen und so den Motor abstellen (Seite 18).*

Wichtig

Den Zündschlüssel nach Abstellen des Motors nicht auf ON lassen, um die elektrische Anlage nicht zu beschädigen.

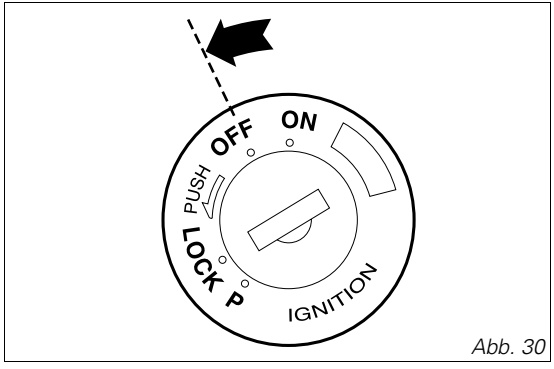


Abb. 30

Tanken

Den Tank niemals bis zum Rand füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckel bleiben (Abb. 31).

Achtung

Bleifreien Kraftstoff mit einer Oktanzahl von mindestens 95 tanken.
In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

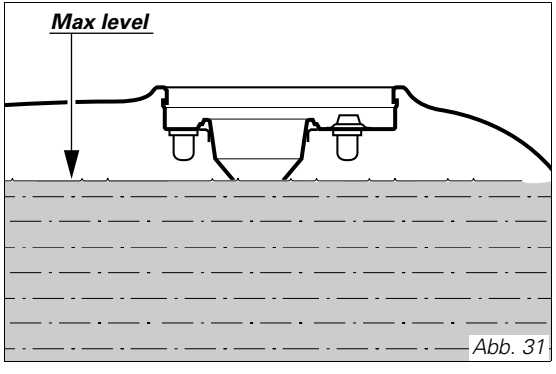


Abb. 31

D

Parken

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 28).
*Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf **LOCK** drehen.*
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
*Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** drehen.*

Wichtig

*Den Zündschalter aber nicht zu lange auf der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

D

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

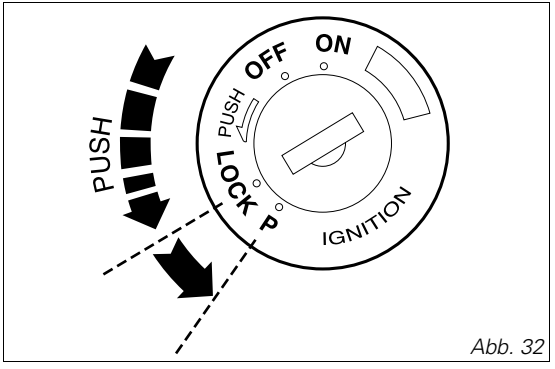


Abb. 32

Achtung

Das Verwenden von Schlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die das Losfahren des Motorrads verhindern (z.B. Bremsscheiben-, Kettenblattblockierung usw.), ist sehr gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer sowie Beifahrer gefährden.

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 33)*
Im Stauraum unter der Sitzbank befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung
Kabel zur Helmbefestigung
eine Werkzeugtasche mit Werkzeug für die häufigsten Wartungseingriffe und Kontrollen.

Um an den Stauraum zu gelangen, die Sitzbank öffnen (Seite 27) und den Schutzdeckel (1) abnehmen, hierzu die Spezialschraube (2) mit einer Münze aufdrehen.

Die Werkzeugtasche *(Abb. 34)*
enthält:
3) Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerzen
4) Stift für Zündkerzenschlüssel
5) Zweifach-Schraubendreher
6) Kabel zur Helmbefestigung.

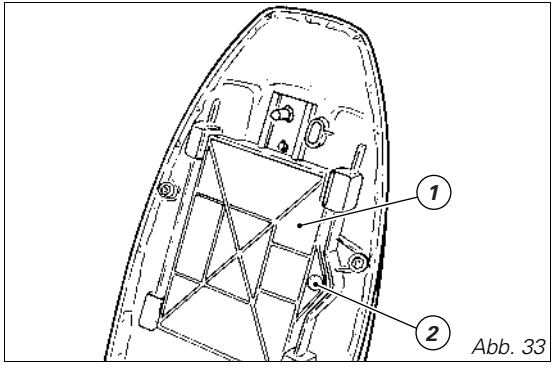


Abb. 33

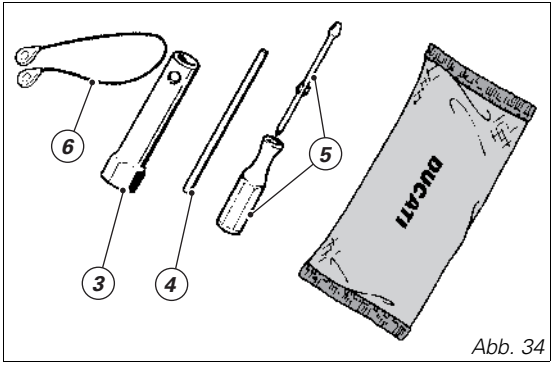


Abb. 34

HAUPTSÄCHLICHE BETRIEBS- UND INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Ausbau der Verkleidung *(Abb. 35)*
Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung
Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Ausbau der Cockpitverkleidung
Die beiden Befestigungsschrauben (1) am Bügel des Scheinwerferhalters lösen.

Hinweis
Die in der Cockpitverkleidung angebrachten Muttern der Schrauben (1) nicht verlieren.

Die Cockpitverkleidung (2) abnehmen.

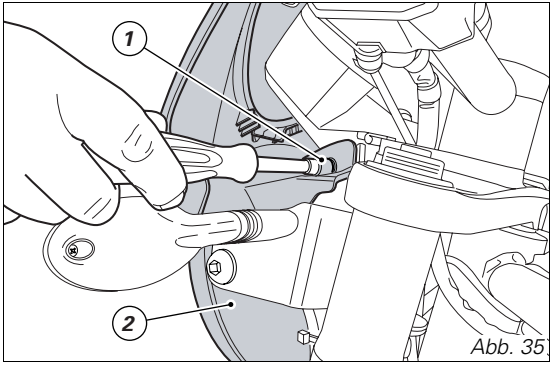


Abb. 35

Heben des Kraftstofftanks *(Abb. 36)*

Achtung
Um zu vermeiden, dass Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses auslaufen kann, sollten max. 5 Liter im Tank verblieben sein.

Die Sitzbank abnehmen (Seite 27), den Haken (1) anheben. Den Tank anheben, dann den Servicestab (2, Abb. 37) unterhalb der Sitzbank aus der Aufnahme ausrasten. Den Kraftstofftank auf dem Servicestab abstellen. Beim Wiedereinbau in zum Ausbau umgekehrter Reihenfolge vorgehen.

Achtung
Beim Absenken des Tanks darauf achten, dass die Leitungen nicht eingeklemmt werden.

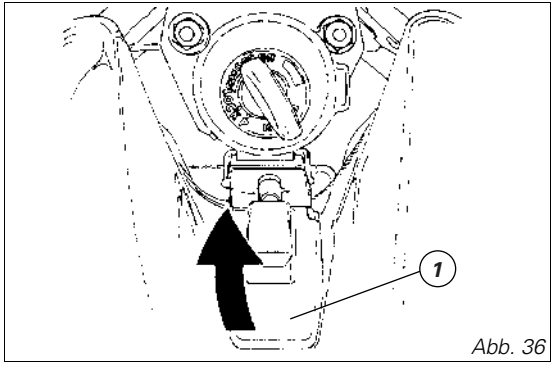


Abb. 36

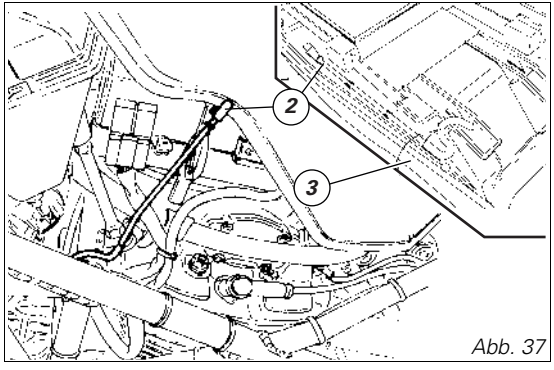


Abb. 37

D

Austausch des Luftfilters *(Abb. 38)*
Der Luftfilter muss zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) ausgetauscht werden. Um an den Filterkasten zu gelangen, den Kraftstofftank anheben (Seite 45).
Den Filter demontieren, hierzu die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens lösen und den Deckel (2, Abb. 38) abnehmen. Den Filtereinsatz (3, Abb. 39) entfernen und austauschen.

Wichtig
Ein verstopfter Filter verringert die zugeführte Luftmenge und demzufolge die Motorleistung bei erhöhtem Kraftstoffverbrauch, wodurch es zu Verkrustungen an den Zündkerzen kommen kann. Das Motorrad niemals ohne Filter betreiben, da die in der Luft vorhandenen Verunreinigungen in den Motor gelangen und diesen beschädigen können.

Den Filtereinsatz gemäß Abbildung wieder korrekt in seinen Sitz im Filterkasten einbauen, dann alle abgenommenen Elemente erneut montieren.

Wichtig
Wird das Motorrad auf besonders staubigen oder feuchten Straßen gefahren, sollte der Luftfilter in kürzeren Abständen als zu den im Garantieheft angegebenen Intervallen ausgewechselt werden.

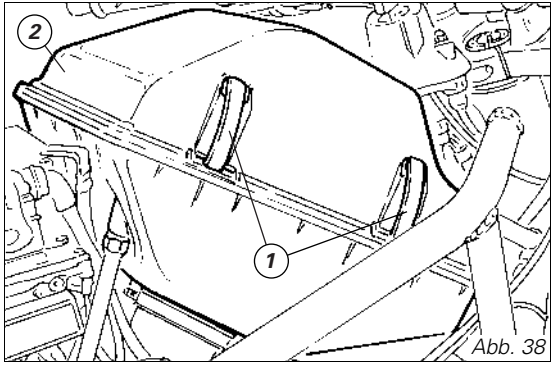


Abb. 38

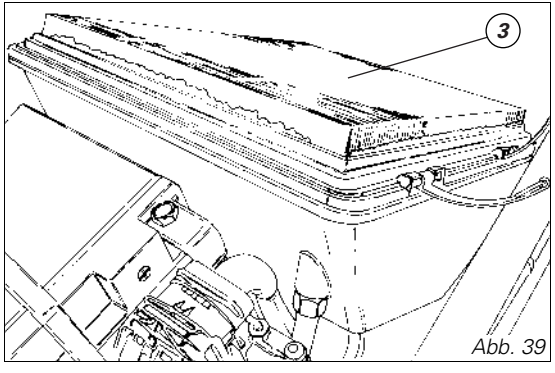


Abb. 39

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands *(Abb. 40)*
Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung ***MIN*** *absinken.*
Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeiten zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Wichtig
Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch sämtliche Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Kupplungsanlage
Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckelt oder der Motor beim Einlegen eines Gangs abstirbt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage. Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle bzw. eine Entlüftung des Systems durchführen.

Achtung
Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf jedoch nicht überschritten werden.

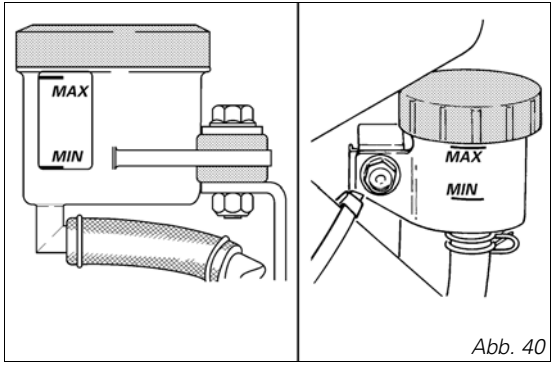


Abb. 40

Bremsanlage
Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge noch in gutem Zustand sind, wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle und ggf. Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung
Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.
Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Dichtwirkung der Dichtungen kontrollieren.

Verschleißkontrolle der Bremsbeläge *(Abb. 41)*

Vorderradbremse

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Das Reibmaterial auf jedem Bremsbelag muss mindestens 1 mm betragen.

Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

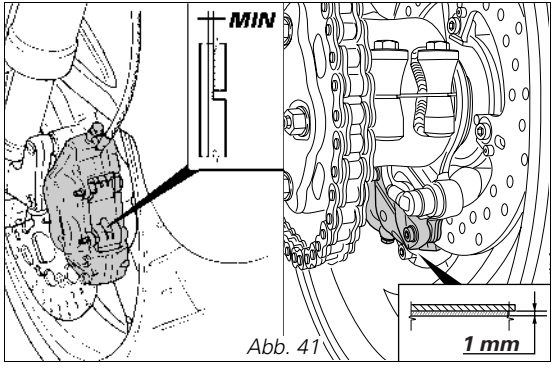


Abb. 41

D

Schmieren der Gelenke *(Abb. 42)*
In regelmäßigen Zeitintervallen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen des Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des jeweiligen inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen erweisen sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.
Um diese Defekte zu verhindern, sind die Enden aller Bowdenzüge regelmäßig mit Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 zu schmieren.

Beim Gaszug sollte das Steuergehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 42) geöffnet und das Ende des Bowdenzugs sowie die Zugrolle eingefettet werden.

Achtung
Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle Reibungsstellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

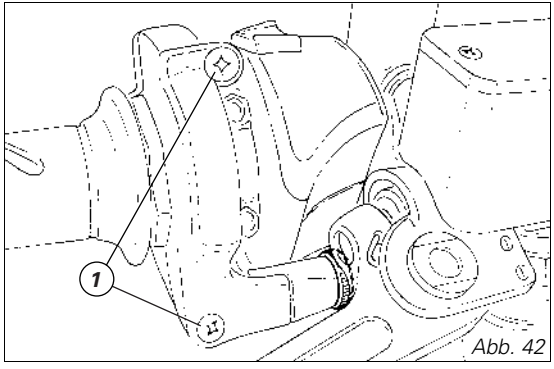


Abb. 42

Einstellung des Gasgriffspiels *(Abb. 43)*
Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 2÷4 mm aufweisen. Dieser Hub kann ggf. am entsprechenden Einsteller (1, Abb. 43) neben dem Gasgriff reguliert werden.

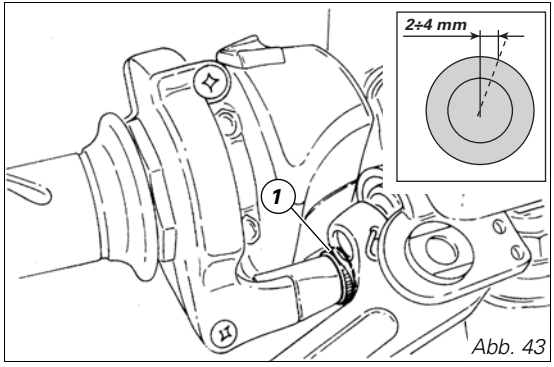


Abb. 43

Aufladen der Batterie *(Abb. 44)*
Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.
*Zuerst den negativen schwarzen **(-)**, dann den roten positiven **(+)** Anschluss abziehen.*
Die Klammern (1) lösen und die Batterie abnehmen.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.
*Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol **(+)**, schwarz an den Minuspol **(-)**.*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird. Dadurch wird verhindert, dass ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken das in den Zellen enthaltene Gas entzünden.
Immer erst den positiven, roten Anschluss anschließen.

Achtung
Die Batterie außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1A aufladen.

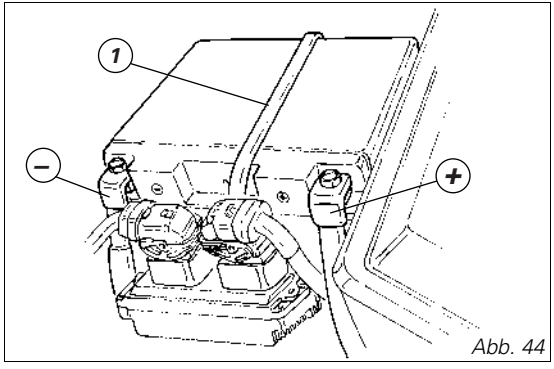


Abb. 44

D

Spannen der Antriebskette *(Abb. 45)*
Das Motorrad langsam in die Position verschieben, in der der obere Kettenstrang am straffsten ist.
Das Motorrad auf den Seitenständer abstellen.
Die Kette auf der Mittellinie der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken (siehe Aufkleber).
Der untere Kettenzweig sollte sich dabei um ca. 22 ÷ 27 mm bewegen lassen.
Wenden Sie sich andernfalls an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.

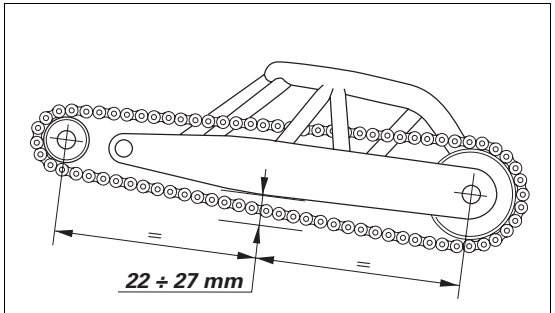


Abb. 45

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Exzenternabe ist für die Sicherheit des Fahrers von extremer Wichtigkeit.

Wichtig
Eine falsch gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.
Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Ritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühbirnen

Beim Austauschen einer durchgebrannten Glühbirne darauf achten, dass die Ersatzbirne die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die auf Seite 72 „Elektrische Anlage“ angegeben sind.

***Scheinwerfer** (Abb. 46 - Abb. 47 - Abb. 48 - Abb. 49)*

Zur bequemen Wartung des Scheinwerfers sollte die Cockpitverkleidung abgenommen werden, sieher hierzu die Hinweise in Abschnitt „Ausbau der Cockpitverkleidung“ auf Seite 44.

Zum Zugriff auf die Glühbirnen des Scheinwerfers die untere Befestigungsschraube (1) der Einheit Fassung/ Projektor am Gehäuse lösen.

Den Stecker (2, Abb. 47) von der Scheinwerferglühbirne abziehen. Die Halteklammer (3, Abb. 47) der Glühbirne aushaken und diese dann aus ihrer Fassung nehmen.

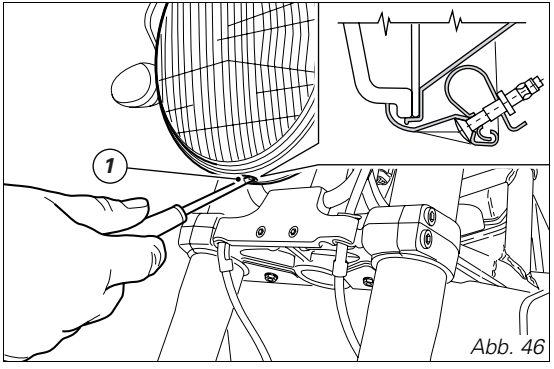


Abb. 46

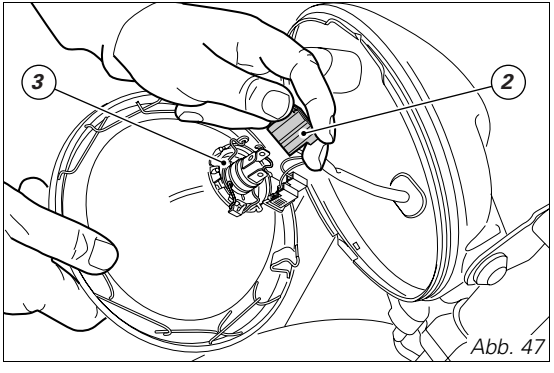


Abb. 47

D

Die Birne (4, Abb. 48) ersetzen.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen.
Die Zungen am Birnensockel zur einwandfreien Ausrichtung in die entsprechenden Aufnahmen einführen. Das Ende der Klammer (3, Abb. 47) an die Halter des Scheinwerfergehäuses einhaken. Die Kabel anschließen.

Zum Austausch der Standlichtbirne den Stecker abziehen. Die Glühbirne (5, Abb. 49) hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Den Stecker montieren und die Einheit Fassung/Projektor befestigen.

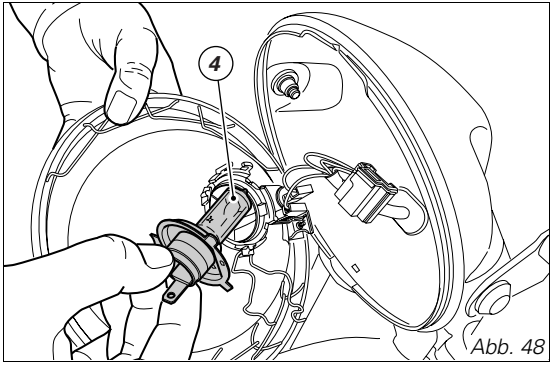


Abb. 48

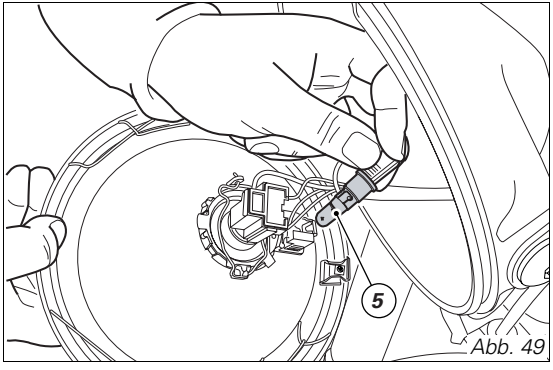


Abb. 49

D

Blinker *(Abb. 50)*
Die Schrauben (1) lösen, dann das Glas (2) vom Blinkerhalter abnehmen.
Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Dann das Blinkerglas mit der Lasche (A) in den entsprechenden Schlitz am Halter einsetzen.
Die Schraube (1) wieder festziehen.

Bremslicht *(Abb. 51)*
Zum Austausch der Glühbirnen von Brems- und Standlicht müssen die beiden Befestigungsschrauben (1) des Transparents gelöst und dieses entfernt werden. Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Das Transparent wieder montieren.

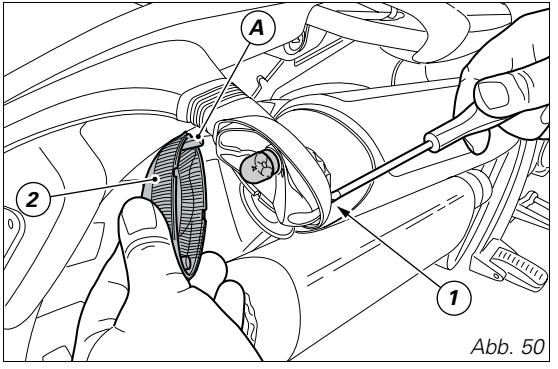


Abb. 50

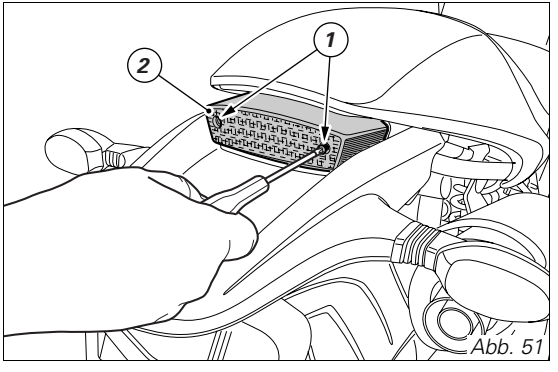


Abb. 51

Kennzeichenbeleuchtung *(Abb. 52)*
Zum Zugriff auf die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung (3) die Lampenhalterung von der Innenseite abziehen, daraufhin die Glühbirne abnehmen und austauschen.

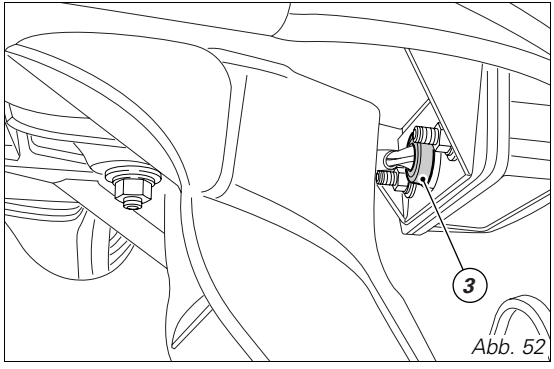


Abb. 52

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 53)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad mit auf den vorgeschriebenen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm senkrecht aufstellen. Eine waagrechte Linie ziehen, die auf der Höhe der Scheinwerfermitte liegt und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.
Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln ausführen. Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen und dem beleuchteten Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

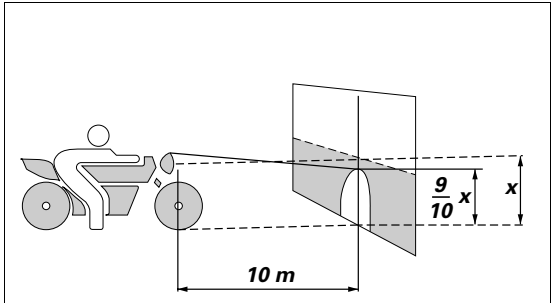


Abb. 53

Hinweis
Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels den „Italienischen Richtlinien".
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch die Befestigungsschrauben (1, Abb. 54) an den linken Haltern möglich.

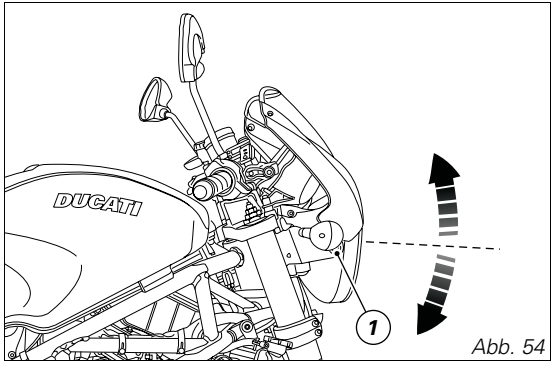


Abb. 54

D

Reifen

Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm ^{2}
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm ^{2}

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Abweichungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und anpassen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reparatur oder Austauschen der Reifen

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Für den Reifenwechsel wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um sicher zu sein, dass Aus- und Einbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S, Abb. 55) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen.
Die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. die gesetzlich vorgeschriebene Profiltiefe niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Einschnitte kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

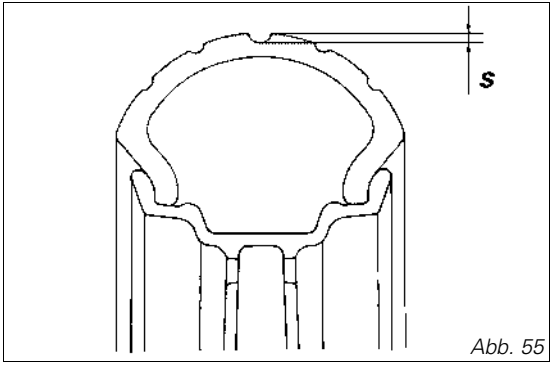


Abb. 55

D

Kontrolle des Motorölstands *(Abb. 56)*
Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf dem Kupplungsdeckel abgelesen werden.
Den Ölstand bei völlig senkrecht stehendem Motorrad und warmem Motor kontrollieren. Den Motor abstellen und einige Minuten warten, bis sich der Ölstand stabilisiert hat. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advacne Ultra 4 nachgefüllt werden.
Den Öleinfüllverschluss (2) abdrehen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

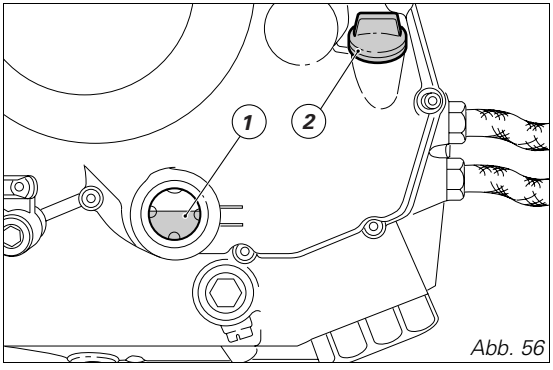
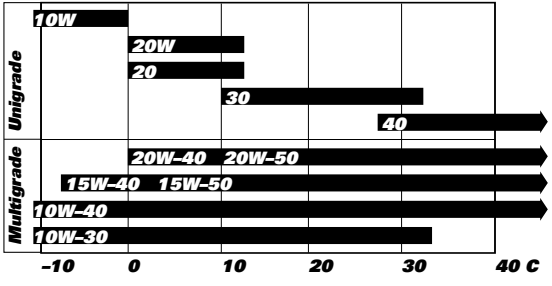


Abb. 56

Wichtig
Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Intervallen sollten Sie sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositätswerte können dann verwendet werden, wenn die durchschnittlichen Temperaturen am Einsatzort des Motorrads in den Grenzen der vorgenannten Bereiche liegen.



D

Reinigung und Austausch der Zündkerzen *(Abb. 57)*
Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ist relativ einfach und ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Die Zündkerzenstecker mit dem mitgelieferten Schlüssel vom Zylinderkopf abziehen.
Die Farbe der keramischen Isolierung an der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.
Bei abweichenden Farben oder dunklen Ablagerungen die Zündkerze austauschen und den Vorfall einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt melden.
Ebenfalls den Verschleiß der mittleren Elektrode überprüfen. Die Zündkerze bei abgenutzter oder glasiger Elektrode austauschen.
Auch den Elektrodenabstand kontrollieren, der 0,7÷0,8 mm betragen muss.

Wichtig
Nach einer etwaigen Einstellung die seitliche Elektrode umbiegen. Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.

Elektrode und Isolierung gründlich mit einer Metallbürste reinigen und den Zustand der Dichtung überprüfen.
Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Brennkammer gelangen.

Die Zündkerze wieder in den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm festziehen.
Falls kein Drehmomentschlüssel verfügbar sein sollte, nach dem Anschrauben von Hand die Zündkerze um eine weitere 1/2 Drehung mit dem mitgelieferten Schlüssel einschrauben.

Wichtig
Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben.
Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

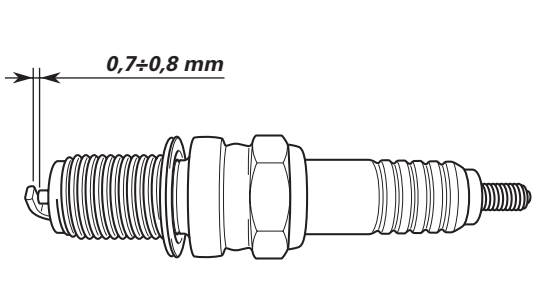


Abb. 57

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann.
Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen.
Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheit des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für deren Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen.
Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde.
Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:
Motorrad reinigen
Kraftstofftank durch Abdrehen des Ablassverschlusses mit Dichtung leeren
durch die Zündkerzenlöcher etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand durchkurbeln, damit sich das Öl auf die Innenflächen verteilen kann
das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben
die Batterie abklemmen und ausbauen. Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und eventuell nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Tuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.
Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

TECHNISCHE DATEN

Gewichte

Gewichte
Trockengewicht ohne Flüssigkeiten und Batterie: 178 kg
Voll beladen: 390 kg

Achtung
Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads negativ beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Maße *(mm) (Abb. 58)*

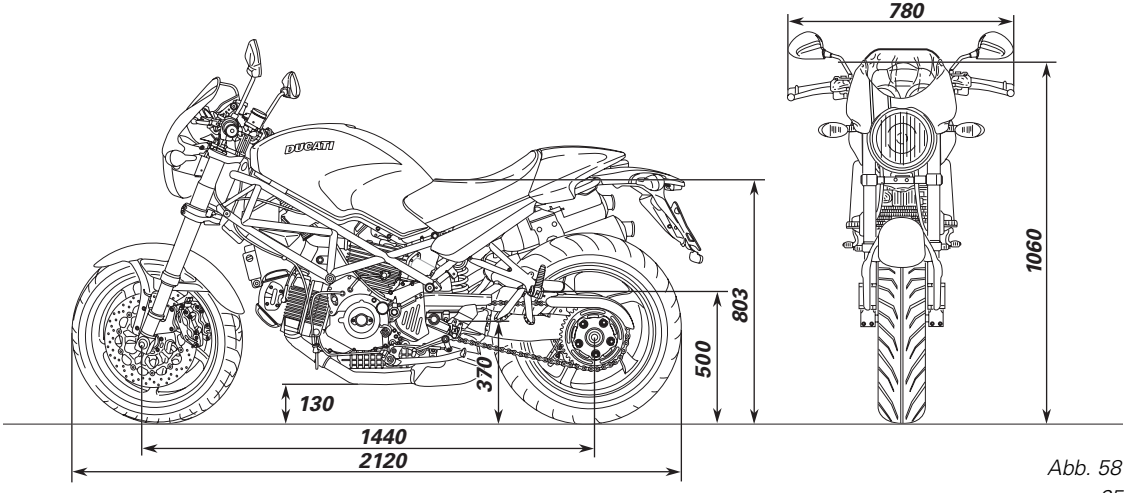


Abb. 58

Betriebsstoffe	**Typ**	**dm^3 (Liter)**
Kraftstofftank, einschließlich 3 dm^3 (Liter) Reserve	*Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95*	*14*
Ölwanne und Filter	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,3*
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	*SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*SHELL Advance Contact Cleaner*	*—*
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA*	*0,465 (pro Holm)*

Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

D

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.
Bohrung mm:
94
Hub mm:
71,5
Gesamthubraum cm^3:
992
Verdichtung 1:10±0,5
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
64 kW - 84 PS bei 8.250 U/min.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
86 Nm (8,5 kgm) bei 6.250 U/min.

Ventilsteuerung

Desmodromisch *mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Schlepp- und Kipphebel (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine obenliegenden Nockenwelle gesteuert. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

Desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 59)*

1) Öffner-Hebel (oder oberer Kipphebel)
2) Öffner-Einstellplättchen (oben)
3) Halbringe
4) Schließer-Einstellhülse (unten)
5) Rückholfeder des Schließer-Hebels
6) Schließer-Hebel (oder unterer Kipphebel)
7) Nockenwelle
8) Ventil.

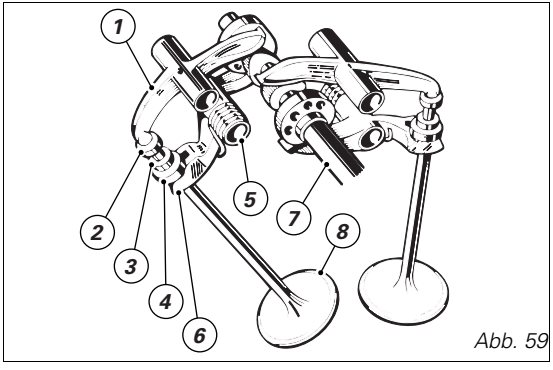


Abb. 59

D

Leistungen
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.

Wichtig
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen
Marke:
CHAMPION
Typ:
RA 6 HC.
Marke:
NGK
Typ:
DCPR8E.

Kraftstoffsystem
Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
45 mm
Einspritzventile pro Zylinder: 1
Düsen pro Einspritzventil: 1
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Bremsen

Vorderrad

Typ:
gelocht aus Stahl
2 Bremsscheiben
Bremsscheibenmaterial:
Stahl
Material des Bremskorbs:
Stahl
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremsfläche, 44 cm²
pro Scheibe
Bremssättel mit differenzierten Kolben.
Fabrikat und Typ:
BREMBO 30/34-4 Kolben
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Bremszylindertyp:
PSC 16

Hinterrad

Typ:
feste Lochbremsscheibe aus Stahl
Scheibendurchmesser:
245 mm
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm²
Bremssattel:
Ø Zylinder 32 mm
Fabrikat und Typ:
BREMBO P 32
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Bremszylindertyp:
PS 11 C.

⚠ *Achtung*
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Kupplung:
Mehrscheiben-Trockenkupplung
Hydraulische Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung
Zähnezahl - Motorritzel/Kupplungskranz:
32/59
Getriebe:
6 Gänge
mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt:
15/41
Gesamtübersetzung:
1. Gang 15/37
2. Gang 17/30
3. Gang 20/27
4. Gang 22/24
5. Gang 24/23
6. Gang 28/24

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Marke:
RK
Typ:
525 GXV
Abmessungen:
5/8" x 1/4"
Anzahl Glieder:
103+1 offenes Glied

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungen zu empfehlen. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und unweigerliche Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen
Gitterrohrrahmen mit oberem Käfig aus hochwiderstandsfähigen Stahlrohren.
Lenkwinkel (pro Seite):
27°
Lenkkopfwinkel:
24°
Nachlauf mm:
96

Räder
5-Speichen-Leichtmetall

Vorderrad
Marke:
BREMBO
Abmessungen:
MT3.50x17"

Hinterrad
Marke:
BREMBO
Abmessungen:
MT5,50x17"
Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad
Radial, Typ „Tubeless" (schlauchlos)
Reifengröße:
120/70-ZR17

Hinterrad
Radial, Typ „Tubeless" (schlauchlos)
Reifengröße:
180/55-ZR17

Aufhängungen

Vorderrad
Öldynamische Upside-down-Gabel
Tauchrohrdurchmesser: 43 mm.
Hub auf Holmachse: 130 mm.

Hinterrad
Mit progressiver Betätigung über eine Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung. Das Federbein ist in der Zugstufte und in der Federvorspannung verstellbar. Es ist unten an eine Aluminiumschwinge angelenkt.
Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federweg des Federbeins: 65 mm.
Radfederweg: 148 mm.

Hinweis
Keine Eingriffe am Motorrad vornehmen, die zur Änderung der für die Zulassung ausschlaggebenden technischen Daten führen können.

Auspuffanlage
Gemäß den Umweltschutznorm Euro 3 mit einem Katalysator ausgestattet.
US-Version: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben

S2R 1000
Rot „Anniversary" Ducati Art.-Nr. F_473.101 (PPG) mit weißem Streifen Art.-Nr. D753 (PPG)
Rahmen in Rot und Felgen in Weiß.

Schwarz glänzend Art.-Nr. 248.514 (PPG)
Rahmen in Schwarz und Felgen in Weiß

*Dunkelgrau metallic Art.-Nr. *0022 (PPG)*
Rahmen und Felgen in Schwarz.

Elektrische Anlage
Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
***Scheinwerfer**:*
*Lampentyp: **H4 (12V-55/60W)**.*
Standlicht:
*Lampentyp: **T4W (12V-4)**.*
Elektroschalter an den Lenkerstummeln:
Blinker:
*Lampentyp: **R10W (12V-10W)**.*
*Hupe**.***
***Bremslichtschalter**.*
***Batterie: 12V-16 Ah**.*
***Lichtmaschine 12V-520W**.*
***Elektronischer Spannungsregler** geschützt durch **40A-Sicherung** auf Batterieseite*
***Anlassermotor, 12V-0,7 kW**.*
Rücklicht und Bremslicht:
*Lampentyp: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
Kennzeichenbeleuchtung:
*Lampentyp: **W5W (12-5W)**.*

Hinweis
Zum Austauschen der Glühbirnen verweisen wir auf den Abschnitt „Austausch der Glühbirnen" auf Seite 54.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten befindet sich auf der linken Batterieseite (Abb. 60).
Die verwendeten Sicherungen sind nach Abnehmen des Schutzdeckels (1) zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.
6 Sicherungen sind an die Anlage angeschlossen,
2 Sicherungen als Reserve vorgesehen.

Die 40A Sicherung (2) an der rechten Batterieseite (Abb. 60) schützt den elektronischen Spannungsregler. Zum Zugriff auf die Sicherung die entsprechende Schutzkappe (3) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand der Unterbrechung ihres inneren Leiters (4, Abb. 61) zu erkennen.

Wichtig

*Um Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Sicherungen bei einem auf **OFF** stehenden Zündschlüssel ausgetauscht werden.*

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungswerten verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

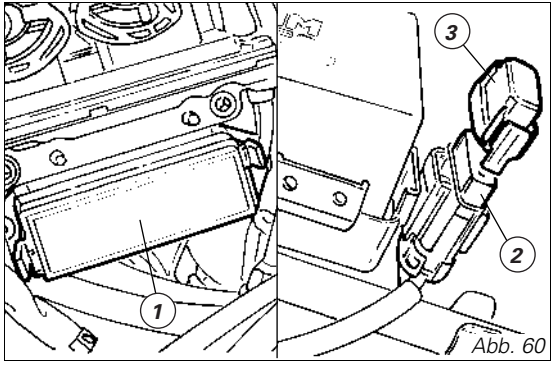


Abb. 60

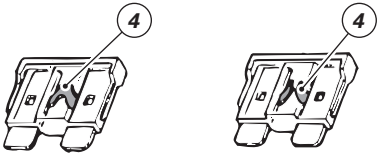


Abb. 61

D

Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/Zündsystem

1) Rechte Schaltereinheit
2) Transponderantenne
3) Zündschloss
4) Hauptrelais
5) Sicherungskasten
6) Anlassermotor
7) Fernanlassschalter
8) Batterie
9) Reglersicherung
10) Spannungsregler
11) Lichtmaschine
12) Blinker hinten rechts
13) Rücklicht
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Blinker hinten links
16) Kraftstofftank
17) Einspritzrelais
18) Eigendiagnoseanschluss
19) Laderstecker
20) Tachometersensor
21) Seitenständerschalter
22) Lambda-Sonde
23) Spule waagrechter Zylinder
24) Zündkerze 1. waagrechter Zylinder
25) Zündkerze 2. waagrechter Zylinder
26) Spule senkrechter Zylinder
27) Zündkerze 1. senkrechter Zylinder
28) Zündkerze 2. senkrechter Zylinder
29) Einspritzdüse waagrechter Zylinder
30) Einspritzdüse senkrechter Zylinder
31) Drosselklappenpotentiometer
32) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
33) Öltemperatursensor / Steuergerät
34) Schrittmotor (Stepper)
35) Steuergerät
36) Leerlaufkontrollschalter
37) Öldruckschalter
38) Hinterer Bremslichtschalter
39) Vorderer Bremslichtschalter
40) Kupplungsschalter
41) Öltemperatursensor / Instrument
42) Linke Schaltereinheit
43) Lufttemperatur-/Luftdrucksensor
44) Cockpit
45) Blinker vorn links
46) Hupe
47) Scheinwerfer
48) Blinker vorn rechts

Kabelfarben
B *Blau*
W *Weiß*
V *Violett*
Bk *Schwarz*
Y *Gelb*
R *Rot*
Lb *Hellblau*
Gr *Grau*
G *Grün*
Bn *Braun*
O *Orange*
P *Rosa*

Legende der Sicherungskästen *(1, Abb. 60)*

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1-9	*Allgemein*	*30 A*
2-10	*Kraftstoffpumpe, Einspritzdüsen, Spulen*	*20 A*
3-11	*Key Sense*	*10 A*
4-12	*Versorgung Steuergerät*	*3 A*
5-13	*Lichthupe*	*7,5 A*
6-14	*Standlicht, Cockpit, Fern-/Abblendlichter*	*15 A*
7-15	*Bremslicht, Hupe*	*10 A*
8-16	*Laderstecker*	*5 A*

Hinweis
Der Schaltplan der elektrischen Anlage ist am Ende dieser Bedienungsanleitung eingefügt.

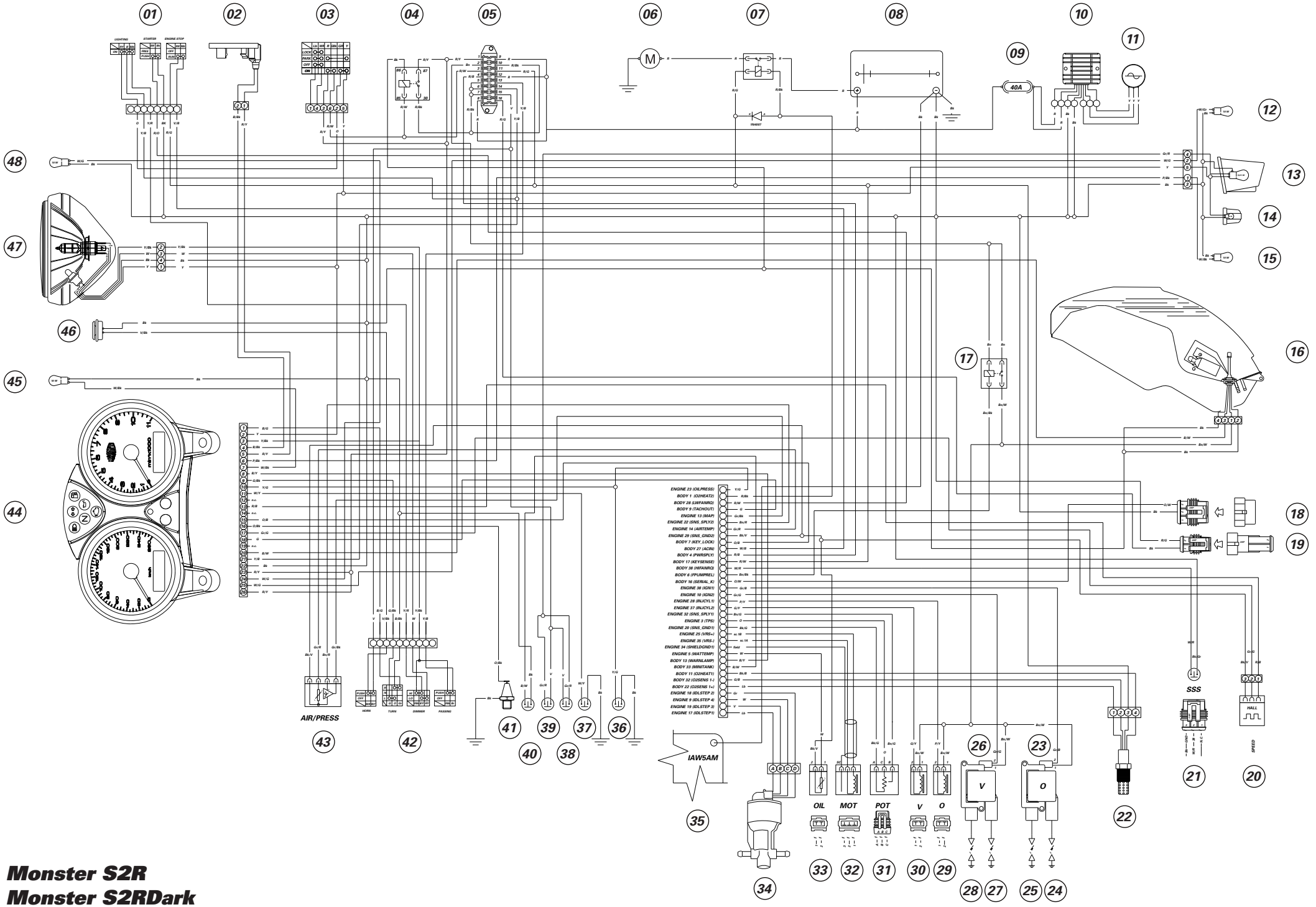
MERKBLATT FÜR DIE REGELMÄßIGEN INSTANDHALTUNGSARBEITEN

km	Name Ducati-Service	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

D

DUCATI*MOTORHOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com

913.7.110.1A
Stampato 09/2005



Monster S2R
Monster S2RDark

DUCATI *MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com